

**ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΟΝΙΑΣ**

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 4:

Ανάπτυξη οράματος και προσδιορισμός προτεραιοτήτων – 2^η
Διαβούλευση

ΕΡΓΟ:

«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Παιονίας»

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	2
Πρόλογος.....	3
Αντικείμενο.....	3
1. Ανάπτυξη οράματος και προσδιορισμός προτεραιοτήτων	7
1.1 Γενικά στοιχεία για τη διατύπωση οράματος κινητικότητας.....	7
1.2 Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος.....	9
1.3 Τελικό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας.....	11
1.4 Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα.....	12
1.4.1 Μεθοδολογική προσέγγιση.....	12
1.4.2 Πολυκριτηριακή ανάλυση – Η αναλυτική ιεραρχική μέθοδος	15
1.4.3 Εφαρμογή Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου για την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων	16
2. Β Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού.....	37
2.1 Διαδικτυακή Δημοσκόπηση για την ανάδειξη του ιδανικού σεναρίου κινητικότητας	37
2.1.1 Δομή ερωτηματολογίου Διαδικτυακής Διαβούλευσης	37
2.1.2 Δράσεις προώθησης και κοινοποίησης Διαβούλευσης.....	38

Πρόλογος

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Παιονίας αποτελείται στο σύνολό του από 6 παραδοτέα, καθένα εκ των οποίων αντιστοιχεί στα κάτωθι επιμέρους τμήματα:

- **Παραδοτέο 1:** Αξιολόγηση του αντικτύπου των εθνικών/περιφερειακών πλαισίων, στοιχεία εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης, πλάνο εμπλοκής ενδιαφερομένων φορέων, χρονοδιάγραμμα, Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της ΟΕΔ και Δημιουργία Ιστοσελίδας / Πλατφόρμας
- **Παραδοτέο 2:** Έκθεση Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και 1η Διαβούλευση – Πρακτικά
- **Παραδοτέο 3:** Έκθεση Ανάλυσης Σεναρίων Κινητικότητας
- **Παραδοτέο 4:** Όραμα και Προτεραιότητες για την κινητικότητα του Δήμου και 2^η Διαβούλευση - Πρακτικά
- **Παραδοτέο 5:** Στόχοι και Λίστα Προτεινόμενων Μέτρων ΣΒΑΚ
- **Παραδοτέο 6:** Οριστικό ΣΒΑΚ και 3η Διαβούλευση - Πρακτικά

Το παρόν Παραδοτέο αποτελεί το 4^ο εκ των 6 Παραδοτέων του έργου «**Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιονίας**». Περιλαμβάνει την έκθεση ανάπτυξης του Οράματος και των Προτεραιοτήτων για την κινητικότητα που αποτελεί συμβατική υποχρέωση των περιεχομένων του ΣΒΑΚ σύμφωνα με τη διακήρυξη, αλλά παράλληλα και ουσιαστική υποχρέωση της Ομάδας Εργασίας του Δήμου που απορρέει από τον κύκλο εκπόνησης των ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2013: 1η Έκδοση και 10/2019: 2η Έκδοση).

Παράλληλα, περιλαμβάνει τη διοργάνωση και την ανάλυση των αποτελεσμάτων της 2^{ης} Φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού για τη διαμόρφωση των στρατηγικών στόχων και την επιλογή του ιδανικού σεναρίου κινητικότητας που θα αποτελέσει τη βάση για την ανάπτυξη του μελλοντικού συστήματος μετακινήσεων της πόλης.

Τέλος στο παραδοτέο ιεραρχούνται οι προτεραιότητες για την κινητικότητα, ως αποτέλεσμα των αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης και των συμμετοχικών διαδικασιών.

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του Δήμου Παιονίας. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Παιονίας έχει σαν αφητηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του τοπικού σχεδιασμού που συμβαδίζουν με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Παιονίας πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες του κύριου παρατηρητηρίου Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέματα αστικής κινητικότητας (παρατηρητήριο Eltis), τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Νόμου 4784/21.

Αντικείμενο

Αντικείμενο της συγκεκριμένης δραστηριότητας αποτελεί η ανάπτυξη του κοινού οράματος για την ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος του εκάστοτε Δήμου. Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος αποτελεί έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το κοινό όραμα είναι εκείνο που θα θέσει τη βάση προσδιορισμού των στόχων και των μέτρων ενός ΣΒΑΚ.

Το συγκεκριμένο παραδοτέο αποτελεί την πρώτη δραστηριότητα που αφορά τον σχεδιασμό, μετά την εκτενή συλλογή και ανάλυση πληροφοριών για την υφιστάμενη λειτουργία του συστήματος αστικής κινητικότητας στην εξεταζόμενη περιοχή.

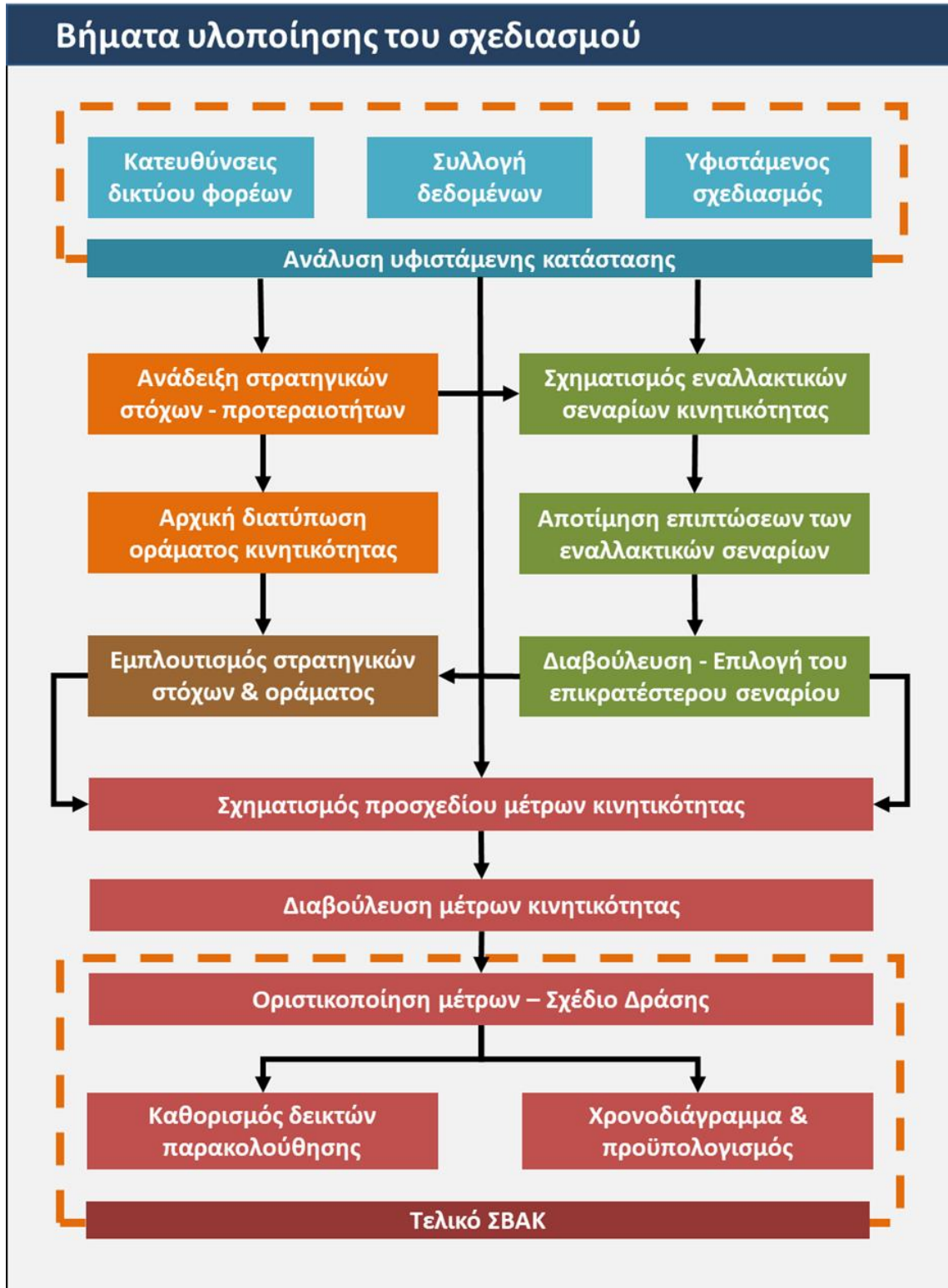
Προκειμένου να γίνουν κατανοητά τα διακριτά βήματα των επόμενων παραδοτέων κρίνεται σκόπιμη η παρουσίαση της ολιστικής αντίληψης του σχεδιασμού ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μέχρι την ολοκλήρωσή του. Η πορεία εξέλιξης του σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας παρουσιάζεται στο διάγραμμα ροής στην παρακάτω Εικόνα 0-1. Συνοπτικά, η υλοποίηση του ΣΒΑΚ θα ακολουθήσει τα εξής βήματα:

- Από τις αρχικές φάσεις διαβούλευσης, αναδείχθηκαν συγκεκριμένα ζητήματα από τους φορείς του Δήμου, σχετικά με το δίκτυο και τις συνθήκες μετακίνησης στην περιοχή. Οι κατευθύνσεις των φορέων υποστηρίζονται από την πρωτογενή συλλογή δεδομένων με μετρήσεις στο πεδίο και έρευνες χαρακτηριστικών μετακινήσεων. Τα ευρήματα για την υφιστάμενη λειτουργία του συστήματος αστικής κινητικότητας σε συνδυασμό με τις κατευθύνσεις του υφιστάμενου σχεδιασμού (ώστε να διασφαλίζεται η συνέχεια στον σχεδιασμό) συντελούν την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία αποτυπώνεται στα προηγούμενα παραδοτέα.
- Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης αναδεικνύονται οι άξονες στρατηγικών στόχων. Οι άξονες βασίζονται σε μεγαλύτερο βαθμό στα αντικείμενα που αναδεικνύουν οι φορείς και στους στόχους που θέτουν τα υφιστάμενα κείμενα υπερκείμενου σχεδιασμού. Στη συνέχεια, οι άξονες στρατηγικής εξειδικεύονται σε SMART στρατηγικούς στόχους, οι οποίοι περιγράφουν τις επιδιώξεις του Δήμου για ένα βιώσιμο και αποτελεσματικό μελλοντικό σύστημα αστικής κινητικότητας. Οι στρατηγικοί στόχοι μπορούν να αντιστοιχίζονται σε ποσοτικές τιμές ή να έχουν ποιοτικό χαρακτήρα, ανάλογα τα ζητήματα που αναδείχθηκαν. Από τη διαδικασία προσδιορισμού των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ προκύπτει το αρχικό όραμα κινητικότητας το οποίο περιέχει το σκέλος του οράματος που σχετίζεται με το «που θέλουμε να πάμε;», λαμβάνοντας υπόψη και τις επιδιώξεις του Δήμου.

Με βάση τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και με τελικό στόχο την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ, σχηματίζονται τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας για την εξεταζόμενη περιοχή, τα οποία στηρίζονται στα προσφορότερα πακέτα μέτρων που αναδείχθηκαν. Τα σενάρια κινητικότητας περιλαμβάνουν διαφορετικούς συνδυασμούς λύσεων, προτεραιοτήτων ή φιλοσοφίας με την οποία πρόκειται να σχεδιαστούν τα μέτρα κινητικότητας. Η αποτίμηση των επιπτώσεων των σεναρίων αποτελεί σημαντική προϋπόθεση προκειμένου οι φορείς και οι πολίτες να μπορούν να αναδείξουν το ιδανικό σενάριο κινητικότητας μέσω των διαδικασιών συμμετοχικού σχεδιασμού. Η επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου πρόκειται να αναδείξει τους τρόπους με τους οποίους η κάθε κοινωνία επιλέγει να πετύχει του στρατηγικούς στόχους. Η επιλογή του τρόπου /προτεραιοτήτων/ φιλοσοφίας επίτευξης των στόχων μπορεί να συμπληρώσει στοιχεία στο όραμα του Δήμου.

Στόχος είναι να συμφωνήσουν όλοι οι φορείς σε ένα κοινό όραμα για τη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας στην εξεταζόμενη αστική περιοχή. Το όραμα που προκύπτει, θα χρησιμοποιηθεί ως καθοδηγητικό στοιχείο για τη διαδικασία σχεδιασμού. Ωστόσο, το όραμα μπορεί να είναι και από μόνο το κατευθυντήριο στοιχείο, εάν είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των φορέων και των πολιτών. Επομένως, είναι ζωτικής σημασίας η δημιουργία μιας κοινής

συμμετοχής στο όραμα. Η διασφάλιση της δέσμευσης των βασικών φορέων και των υπευθύνων λήψης αποφάσεων, θα συμβάλει περαιτέρω στην αποσαφήνιση της πολιτικής αξίας του ΣΒΑΚ.



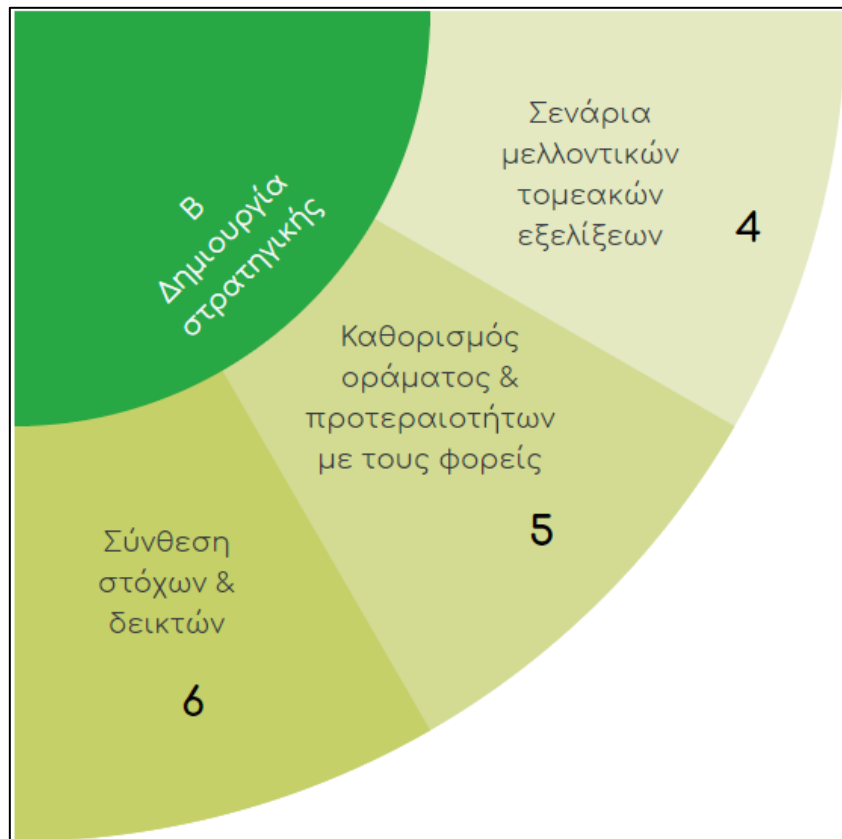
Εικόνα 0-1: Βήματα υλοποίησης του σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ Δ. Παιονίας

- Οι στρατηγικοί στόχοι, ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας που αναδείχθηκε από συμμετοχικές διαδικασίες, αποτελούν τα στοιχεία που διαμορφώνουν το προσχέδιο μέτρων κινητικότητας για το ΣΒΑΚ. Στο προσχέδιο μέτρων, οι προτεινόμενες λύσεις αποκτούν έναν μεγαλύτερο βαθμό λεπτομέρειας και αναδεικνύονται τα χαρακτηριστικά τους. Προκειμένου να προκύψουν τα οριστικά μέτρα του ΣΒΑΚ, το προσχέδιο των μέτρων τίθεται σε διαβούλευση με φορείς και πολίτες.
- Η τελική μορφή του ΣΒΑΚ περιλαμβάνει ένα εξειδικευμένο σχέδιο δράσης, το οποίο συνοδεύεται από το ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα των μέτρων και τον προϋπολογισμό των δράσεων. Στο τελικό ΣΒΑΚ εντάσσεται το πλαίσιο παρακολούθησης του σχεδίου, στο οποίο περιλαμβάνονται ποσοτικοί και ποιοτικοί δείκτες παρακολούθησης των μέτρων.

1. Ανάπτυξη οράματος και προσδιορισμός προτεραιοτήτων

1.1 Γενικά στοιχεία για τη διατύπωση οράματος κινητικότητας

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα αποτελεί έναν βασικό βήμα του ΣΒΑΚ καθώς το κοινό όραμα συνιστά τη βάση για τον προσδιορισμό των στρατηγικών στόχων που θα εξειδικευτούν κατά το επόμενο βήμα εκπόνησης. Αποτελεί ένα σημαντικό ορόσημο της όλης διαδικασίας, σηματοδοτώντας τη μετάβαση από τη συλλογή δεδομένων και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, στην σύνθεση των διαφόρων αποτελεσμάτων για τη χάραξη μιας στρατηγικής.



Εικόνα 1-1: Δεύτερο τεταρτημόριο κύκλου ΣΒΑΚ

Το όραμα του Δήμου για την κινητικότητα διατυπώνει συνοπτικά τους απώτερους στόχους που θα κληθεί να εξυπηρετήσει το Σχέδιο, ενώ ταυτόχρονα εμπνέει και παρακινεί τους πολίτες, τον Δήμο και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς προς αυτήν την κατεύθυνση. Επιπλέον, βοηθά τα εμπλεκόμενα μέρη να αποκλείουν δράσεις, μέτρα, και πρακτικές που δεν συμβάλλουν τελικά στο όραμα, διευκολύνοντας έτσι τη λήψη αποφάσεων και την αξιοποίηση των πόρων με έναν τρόπο πιο αποτελεσματικό.

Υιοθετώντας τους κανόνες που διέπουν γενικότερα τη μεθοδολογία ανάπτυξης μιας στρατηγικής, το όραμα θα πρέπει εκτός από το να αποτελεί πηγή έμπνευσης, να έχει και τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Το όραμα δεν θα πρέπει να αποτελεί «εύκολο στόχο», αλλά να απαιτεί προσπάθεια για την εκπλήρωσή του. Από την άλλη πλευρά όμως, δεν πρέπει να είναι τόσο μακρινό που τελικά να μην είναι εφικτό.
- Το όραμα αντιπροσωπεύει ένα «προτιμώμενο μέλλον». Μεταξύ των διαφορετικών τρόπων που θα μπορούσε να εξελιχθεί ο Δήμος, το όραμα περιγράφει το μέλλον αυτό στο οποίο φιλοδοξούν

περισσότερο οι ενδιαφερόμενοι φορείς και πολίτες και το οποίο πιστεύουν ότι θα φέρει το μεγαλύτερο όφελος για τον Δήμο συνολικά.

- Ένα όραμα για να είναι επιτυχημένο, θα πρέπει να ευθυγραμμίζει τις ανάγκες και επιδιώξεις των επιμέρους μερών προς ένα τελικό στόχο. Σε στιγμές διαφωνίας, ένα ισχυρό όραμα βοηθά στον παραμερισμό τυχόν διαφορών και στην εκ νέου σύμπλευση προς τον κοινό στόχο.
- Το όραμα θα πρέπει να διατυπώνεται με σαφή, συνοπτικό τρόπο ώστε να μπορεί να γίνει κατανοητό από όλους, χωρίς εκφράσεις που ενέχουν υπερβολή ή δεν έχουν ιδιαίτερη σημασία.

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι όσον αφορά την διατύπωση του οράματος κινητικότητας, δεν υπάρχει (και δεν θα ήταν σωστό να υπάρχει) κάποια «καλή» πρακτική ή προδιαγραφή σχετικά με το θέμα, την πληρότητά ή την έκταση στου. Αντίθετα, το όραμα κινητικότητας διαμορφώνεται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε Δήμου και αντικατοπτρίζει το μοντέλο ανάπτυξης που επιλέγει να ακολουθήσει στον τομέα της αστικής κινητικότητας.

Το όραμα κινητικότητας αποτελεί τον απώτερο στόχο (οραματικός στρατηγικός στόχος) μιας κοινωνίας, πάνω στον οποίο αναπτύσσονται οι επί μέρους στρατηγικοί στόχοι και τα μέτρα του ΣΒΑΚ. Το όραμα δείχνει τον τελικό προορισμό της συνολικής προσπάθειας σχεδιασμού και υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα οραματικών στόχων κινητικότητας από ΣΒΑΚ σε Ευρώπη και Ελλάδα παρουσιάζονται στον παρακάτω Πίνακας 1-1:

Πίνακας 1-1: Οραματικοί στόχοι πόλεων σε Ελλάδα και Ευρώπη

Μάλμε, Σουηδία
<i>ΜΑΙΜΟ 2030, «Το βάδισμα, η ποδηλασία και οι δημόσια συγκοινωνία είναι η πρώτη επιλογή μετακίνησης για όλους όσους εργάζονται, ζουν και επισκέπτονται την πόλη Μάλμε. Αυτές οι επιλογές μετακίνησης, σε συνδυασμό με περιβαλλοντικά φιλικές μετακινήσεις αυτοκινήτων & εμπορευματικές μετακινήσεις, είναι η βάση του συστήματος κινητικότητας για μια συνεκτική (πυκνή) και βιώσιμη πόλη – ένα σύστημα κινητικότητας σχεδιασμένο για την πόλη και για τους ανθρώπους της»</i>
Λεμεσός, Κύπρος
<i>«Η Λεμεσός να γίνει μια προσβάσιμη, ασφαλής, λειτουργική και φιλική πόλη για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, με ελκυστικές, πράσινες και ήσυχες γειτονίες, ζωντανό αστικό κέντρο, πολυάριθμους, ευρύχωρους και θαυμάσιους ανοικτούς δημόσιους χώρους και υπόδειγμα βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας, δημιουργώντας μια πληθώρα οικονομικών επιχειρηματικών, εκπαιδευτικών, ψυχαγωγικών και πολιτιστικών ευκαιριών»</i>
Ηγουμενίτσα, Ελλάδα
<i>«Σε τι είδους πόλη θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα ξεχωρίζει η πόλη μας από τις υπόλοιπες; Οικονομική Ανάπτυξη, Ποιότητα ζωής, Καινοτομία, Περιβάλλον»</i>
Βουδαπέστη, Ουγγαρία
<i>«Η Βουδαπέστη είναι μια ζωντανή ελκυστική πρωτεύουσα με ένα μοναδικό χαρακτήρα και είναι ένα σεβαστό μέλος του Ευρωπαϊκού δικτύου πόλεων, ως ένα καινοτόμο οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας»</i>
Τρίκαλα, Ελλάδα
<i>«Τα Τρίκαλα να αναδειχθούν σε πόλη πρότυπο προσβασιμότητας, ασφάλειας και άνεσης για όλους του μετακινούμενους πολίτες και επισκέπτες. Η ανάγκη διαμόρφωσης μια τέτοιας πόλης, απαιτεί την καθιέρωση νέων προτύπων, επενδύοντας στην παιδεία, την ευαισθητοποίηση και την ενεργή συμμετοχή των πολιτών και αξιοποιώντας τις εμπειρίες και τις γνώσεις του εργατικού δυναμικού στον τομέα των νέων τεχνολογιών.»</i>
Περιφέρεια CAMBRIDGESHIRE, Αγγλία
<i>«Δημιουργία Πόλεων όπου οι άνθρωποι θέλουν να ζουν και να εργάζονται. Τώρα και στο μέλλον»</i>
Μάντσεστερ, Ηνωμένο Βασίλειο

«Συνδέσεις παγκόσμιας εμβέλειας που υποστηρίζουν μακροπρόθεσμα και βιώσιμα την οικονομική ανάπτυξη και την πρόσβαση σε ευκαιρίες για όλους»

Βαρκελώνη, Ισπανία

«Μια πόλη με γειτονίες παραγωγικές, με ανθρώπινη ταχύτητα εντός μιας διασυνδεδεμένης μητροπολιτικής περιοχής υψηλής ταχύτητας. Μια πόλη διασυνδεδεμένη, οικολογική, αναδιαμορφωμένη, ενεργειακά αυτόνομη που στοχεύει σε μηδενικές εκπομπές αερίων»

1.2 Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος

Το όραμα παρέχει μία ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος. Η ανάπτυξή του μπορεί να προκύψει μέσα από την απάντηση σε δύο (2) βασικά ερωτήματα:

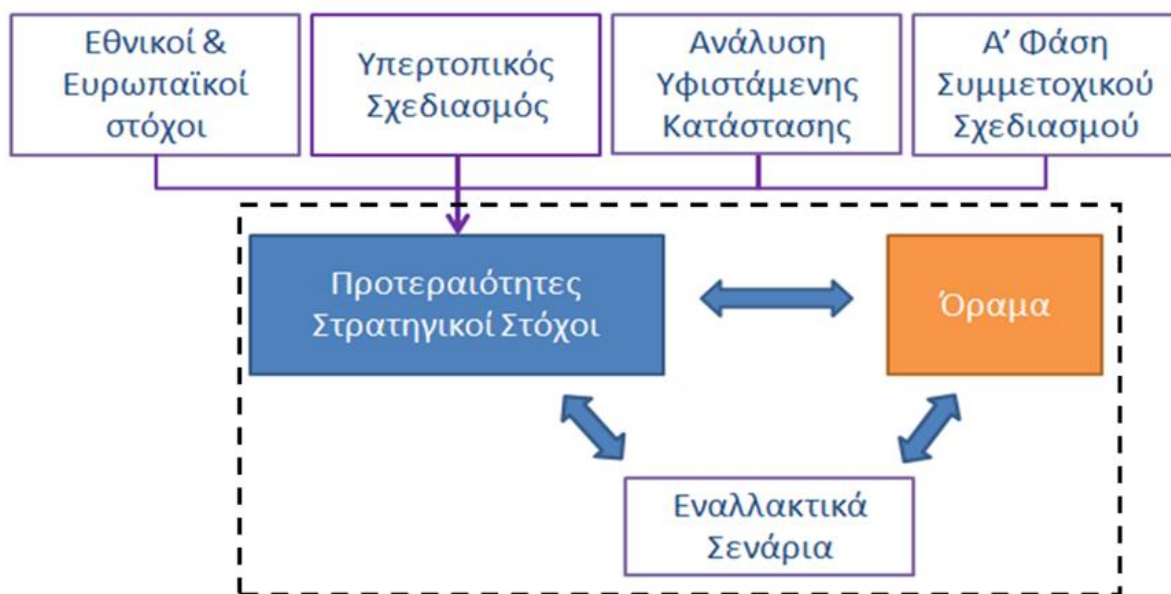
- Σε τι είδους αστικό περιβάλλον θέλουμε να ζήσουμε;
- Πώς θα διαφοροποιείται αυτό από τις υπόλοιπες περιοχές;

Τα κρίσιμα αυτά ερωτήματα, προκειμένου να αναδείξουν ένα κοινό όραμα, απαντώνται κατά κύριο λόγο μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες. Το όραμα καλείται να συμβαδίζει με τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και από το σενάριο τάσεων (μηδενικό σενάριο). Τα εναλλακτικά σενάρια βοηθούν στη διατύπωση ενός οράματος που να είναι εφικτό για τον χρονικό ορίζοντα που επιλέγεται, ενώ συμβάλλουν στον προσδιορισμό του τρόπου με τον οποίο θα εκπληρωθεί.

Επιπλέον, καθώς η κινητικότητα εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης, το κοινό όραμα αναπτύσσεται με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη πολιτικές που εξυπηρετούν ευρωπαϊκούς, εθνικούς στόχους και που άπτονται και άλλων θεμάτων του αστικού περιβάλλοντος και της κοινωνίας όπως τον πολεοδομικό, χωροταξικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την ποιότητα ζωής, την υγεία και την ασφάλεια.

Τέλος, για τη διατύπωση του οράματος, χρειάζεται να συνεκτιμηθεί ο υπερτοπικός χαρακτήρας του Δήμου.

Όλα τα παραπάνω μέρη συνδέονται διαγραμματικά μεταξύ τους σύμφωνα με την παρακάτω Εικόνα 1-2:



Εικόνα 1-2: Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος

Πίνακας 1-2: Άξονες στρατηγικής και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

Στρατηγικοί άξονες	Στρατηγικοί Στόχοι
Στρατηγικός άξονας 1: <i>Αναβάθμιση υφιστάμενων και δημιουργία νέων υποδομών ήπιας κινητικότητας</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων 2. Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων 3. Εξασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών ήπιας κινητικότητας που συνδέουν σημεία ενδιαφέροντος της πόλης 4. Καλύτερη διαχείριση του κοινόχρηστου χώρου και αναβάθμιση της ελκυστικότητάς του 5. Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου
Στρατηγικός άξονας 2: <i>Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Μείωση της διαμπερούς μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από το εσωτερικό του οικισμού 2. Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης με δημιουργία νέων χώρων εκτός οδού και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων προσφερόμενων θέσεων παρά την οδό 3. Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης
Στρατηγικός άξονας 3: <i>Αναβάθμιση υποδομών δημοσίων συγκοινωνιών</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αξιοποίηση των διαθέσιμων και μη λειτουργικών υποδομών των δημόσιων συγκοινωνιών προς όφελος των πολιτών 2. Εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του συστήματος μετακινήσεων στις περιοχές των τερματικών σταθμών δημοσίων συγκοινωνιών 3. Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας
Στρατηγικός άξονας 4: <i>Ευαισθητοποίηση πολιτών σε θέματα κινητικότητας</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ανάπτυξη στρατηγικής ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας και οδικής ασφάλειας

Όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

«Ο Δήμος Παιονίας σε στενή συνεργασία με τους πολίτες και τους φορείς της τοπικής κοινωνίας στοχεύει μέσω του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, να σχεδιάσει ένα μελλοντικό σύστημα κινητικότητας που θα εξυπηρετεί με τρόπο βιώσιμο και αποτελεσματικό τις καθημερινές μετακινήσεις όλων των πολιτών, παρέχοντας ίσες ευκαιρίες κοινωνικής συμμετοχής και εξασφαλίζοντας τις απαραίτητες συνθήκες για την ανάπτυξη του τόπου, αναβαθμίζοντας την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος και κατά συνέπεια την ποιότητα ζωής των κατοίκων.»

Η αρχική διατύπωση του οράματος τέθηκε υπό διαβούλευση από το δίκτυο φορέων και τους πολίτες μέσω των διαδικασιών της 2^{ης} Διαβούλευσης. Συγκεκριμένα, στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των διαδικασιών που συντέλεσαν στην οριστική διαμόρφωση του οράματος, συνεκτιμώντας την συνεισφορά όλων των εμπλεκόμενων μερών (Δήμου, δικτύου φορέων) και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

1.3 Τελικό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

Οι πολίτες τοποθετήθηκαν σχετικά με το όραμα στο πλαίσιο της 2^{ης} Διαβούλευσης σχεδιασμού το οποίο περιγράφεται αναλυτικά στο κεφάλαιο 3. Οι τοποθετήσεις των πολιτών ήταν:

- Στα λόγια όλα είναι εύκολα στην πράξη θα φανεί το όραμα
- Απαραίτητο
- Θετικό
- Απαραίτητο και ευελπιστώ να υλοποιηθεί πολύ σύντομα
- Απαραίτητο
- Θετική
- Απαραίτητο και ευελπιστώ να υλοποιηθεί πολύ σύντομα
- Επιτακτική ανάγκη υλοποίησης του έργου
- Είναι προς τη σωστή κατεύθυνση
- Αν υπάρχει και η πολιτική βούληση και εφαρμοστεί μόνο καλό μπορεί να προκύψει
- Ωραίο αλλά μεγάλο
- Το αστικό περιβάλλον είναι πολύ μικρό στον Δήμο. οι οικισμοί είναι πολλοί και μακριά μεταξύ τους. πως να προωθηθούν βιώσιμες λύσεις μετακίνησης σε αυτές τις συνθήκες;
- Το όραμα είναι ωραίο και προς στη σωστή κατεύθυνση. Στην πράξη να δούμε πως θα υλοποιηθεί
- Μια χαρά είναι και καλύπτει όλους τους τομείς
- Είναι μια καλή αρχή.
- Αρχικά η παιδεία έχει τον πρώτο ρόλο για να πάει μπροστά η κοινωνία .
- Η κάθε προσπάθεια για βελτίωση ποιότητας ζωής των κατοίκων ενός δήμου είναι πολύ καλή.
- Πρόκειται για μια προοδευτική και χρήσιμη, για τον τόπο μας, κίνηση, η οποία χρήζει πραγμάτωσης και όχι να εμμένει στη θεωρία.
- Πρέπει να υπάρχει δημόσια συγκοινωνία που να καλύπτει με αξιόπιστο τρόπο τις καθημερινές ανάγκες ανάμεσα στους διάφορους πόλους ζήτησης μετακινήσεων.
- Σημαντική για την εξέλιξη και πρόοδο των υπηρεσιών που θα προσφέρει ο δήμος

Λαμβάνοντας υπόψη την μεθοδολογία η οποία διατυπώθηκε τόσο κατά τη διαμόρφωση των σεναρίων στο προηγούμενο παραδοτέο, όσο και στο κεφάλαιο 1.2 και τα αποτελέσματα των διαδικασιών διαβούλευσης με τους φορείς τα οποία περιγράφονται στο κεφάλαιο 2, διατυπώθηκε το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας, ως εξής:

«Ο Δήμος Παιονίας σε στενή συνεργασία με τους πολίτες και τους φορείς της τοπικής κοινωνίας στοχεύει μέσω του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, να σχεδιάσει ένα μελλοντικό σύστημα κινητικότητας που θα εξυπηρετεί με τρόπο βιώσιμο και αποτελεσματικό τις καθημερινές μετακινήσεις όλων των πολιτών, παρέχοντας ίσες ευκαιρίες κοινωνικής συμμετοχής και εξασφαλίζοντας τις απαραίτητες συνθήκες για την ανάπτυξη του τόπου, αναβαθμίζοντας την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος και κατά συνέπεια την ποιότητα ζωής των κατοίκων.»

1.4 Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

1.4.1 Μεθοδολογική προσέγγιση

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιλογή του καταλληλότερου μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για το Δήμο Παιονίας, αλλά και στη συνέχεια για τον προσδιορισμό των κατάλληλων μέτρων με σειρά αναγκαιότητας, τόσο χρονική όσο και οικονομική, είναι η ορθολογική ιεράρχηση των αναγκών και κατά συνέπεια των αξόνων στρατηγικής του ΣΒΑΚ. Ο καθορισμός με άλλα λόγια, των τομέων κινητικότητας που θα πρέπει αρχικά να επικεντρωθεί η προσπάθεια του ΣΒΑΚ προκειμένου να αντιμετωπίσει κατά προτεραιότητα τα προβλήματα που έχουν επισημανθεί μέσα από τις διαδικασίες της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης, των εργασιών του συμμετοχικού σχεδιασμού και των επισημάνσεων του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων καθώς επίσης και των απόψεων των αρμόδιων υπηρεσιών του Δήμου.

Οι προτεραιότητες που έχουν εντοπιστεί βασίστηκαν στους τέσσερις βασικούς άξονες στρατηγικής που έχουν διαμορφωθεί για το ΣΒΑΚ της πόλης και οι οποίοι είναι:

- Στρατηγικός άξονας 1: Αναβάθμιση υφιστάμενων και δημιουργία νέων υποδομών ήπιας κινητικότητας
- Στρατηγικός άξονας 2: Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- Στρατηγικός άξονας 3: Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες
- Στρατηγικός άξονας 4: Ευαισθητοποίηση πολιτών σε θέματα κινητικότητας

Όπως αναφέρθηκε αναλυτικά και στο 1^ο κεφάλαιο του 3^{ου} Παραδοτέου του ΣΒΑΚ, η επιλογή και διαμόρφωση των αξόνων στρατηγικής αποτέλεσε προϊόν συγκερασμού των κατευθύνσεων Εθνικών και Ευρωπαϊκών κειμένων πολιτικής που σχετίζονται με την κινητικότητα, του υπερτοπικού σχεδιασμού, των αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης καθώς και των αποτελεσμάτων της Α διαβούλευσης.

Λαμβάνοντας επομένως υπόψη τους παραπάνω στρατηγικούς άξονες και τα πεδία αστικής κινητικότητας που εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν κατά της διάρκειας της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, προέκυψαν και ιεραρχήθηκαν οι παρακάτω πολιτικές προτεραιότητες:

- **Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας**
- **Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης**
- **Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων**
- **Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας**
- **Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης**
- **Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών**
- **Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών**

Για την κατάλληλη ιεράρχηση των παραπάνω αξόνων στρατηγικής και για λόγους επαρκούς επιστημονικής τεκμηρίωσης, επιλέχθηκε η μέθοδος της πολυκριτηριακής ανάλυσης και συγκεκριμένα η αναλυτική ιεραρχική μέθοδος (AHP). Η δόμηση της συγκεκριμένης ανάλυσης βασίστηκε σε 7 κριτήρια που αποτελούν και τις βασικές συνιστώσες των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας:

- Ποιότητα αέρα
- Οδική ασφάλεια
- Προσβασιμότητα

- Υγεία
- Αστική ανάπλαση – αναζωογόνηση
- Νέες τεχνολογίες
- Αποσυμφόρηση οδών



Εικόνα 1-3: Στρατηγική σύνδεση αξόνων στρατηγικής και προτεραιοτήτων

Φιλοσοφία βαθμολόγησης κριτηρίων

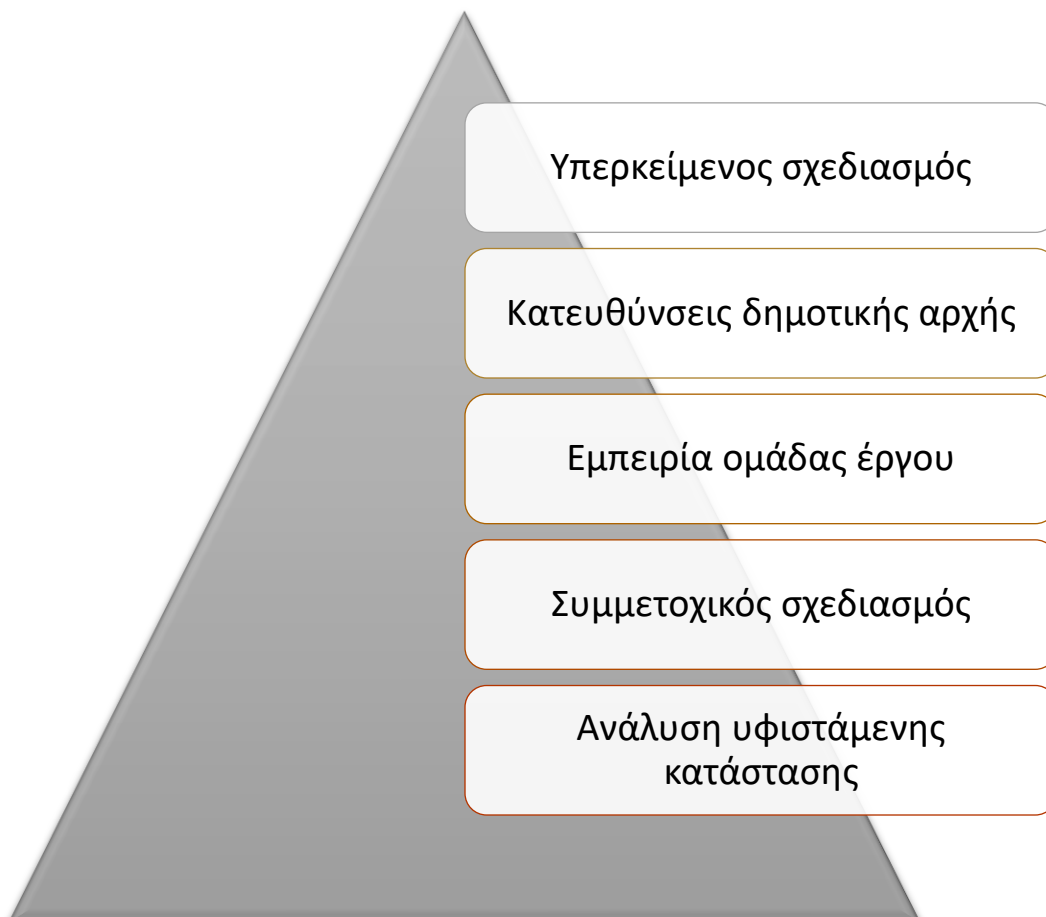
Στην παράγραφο αυτή θα επιχειρηθεί να αναλυθεί η φιλοσοφία που χρησιμοποιήθηκε για την βαθμολόγηση της βαρύτητας των κριτηρίων των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας και στη συνέχεια αυτή της κάθε προτεραιότητας με βάση το περιεχόμενο κάθε κριτηρίου μέσω των διαδικασιών δυαδικών συγκρίσεων.

Η φιλοσοφία βασίστηκε στο σταθμισμένο συνδυασμό των παραγόντων που καθόρισαν την αναγνώριση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας της περιοχής και εν συνεχεία των αξόνων στρατηγικής και των εξειδικευμένων στόχων που τους περιγράφουν. Οι παράγοντες αυτοί περιλαμβάνουν:

- **Αποτελέσματα ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας** μέσω των διαδικτυακών ερευνών, των μετρήσεων φόρτων και σύνθεσης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, των μετρήσεων

επιβατικής κίνησης των αστικών συγκοινωνιών και των αυτοψιών των υποδομών πεζή και ποδηλάτων

- **Αξιολόγηση κειμένων υπερκείμενου σχεδιασμού** που έχουν εκπονηθεί κατά σειρά σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Από τα κείμενα αυτά προκύπτουν οι αντίστοιχες προτεραιότητες σε κάθε επίπεδο διακυβέρνησης.
- **Εμπειρία των μελών της ομάδας έργου** από την εκπόνηση αντίστοιχων μελετών σε πόλεις με παρόμοια χαρακτηριστικά.
- **Από τα αποτελέσματα του συμμετοχικού σχεδιασμού** και της ανάλυσης των αποτελεσμάτων του ερωτηματολογίου Advance που συμπληρώθηκε από τους φορείς κατά τη διάρκεια της Α διαβούλευσης, των τοποθετήσεων τους που αφορούσαν την αναγνώριση προβλημάτων του συστήματος κινητικότητας της πόλης καθώς και της συμπλήρωσης έντυπου βαθμολόγησης των κριτηρίων και των αξόνων από τους φορείς.
- **Από τις κατευθύνσεις της δημοτικής αρχής**, καθώς η εκάστοτε διοίκηση διαμορφώνει συγκεκριμένους άξονες πάνω στους οποίους θα κινηθεί σε κάθε τομέα διακυβέρνησης, άρα και στον τομέα της κινητικότητας.



Εικόνα 1-4: Παράγοντες διαμόρφωσης φιλοσοφίας βαθμολόγησης κατά σειρά βαρύτητας

1.4.2 Πολυκριτηριακή ανάλυση – Η αναλυτική ιεραρχική μέθοδος

Η πολυκριτηριακή ανάλυση αποφάσεων αποτελεί ένα εργαλείο επιχειρησιακής έρευνας, το οποίο στοχεύει στην επίλυση πολύπλοκων και ιδιαίτερα σημαντικών προβλημάτων λήψης αποφάσεων που δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί μέσω μιας μονόπλευρης και μονοδιάστατης ανάλυσης.

Κατά τη διαδικασία αξιολόγησης των παραμέτρων ενός προβλήματος και των κριτηρίων - παραγόντων που επηρεάζουν τη λήψη της κατάλληλης απόφασης, γεννιέται ένα ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα, αυτό της σύνθεσης του συνόλου των παραμέτρων για την υιοθέτηση μιας ρεαλιστικής προσέγγισης που θα οδηγήσει στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων. Η αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού αποτελεί το βασικό αντικείμενο της πολυκριτηριακής ανάλυσης αποφάσεων με βασικό χαρακτηριστικό γνώρισμα την πραγματοποίηση της αναγκαίας σύνθεσης υπό το πρίσμα της πολιτικής λήψης των αποφάσεων και του συστήματος προτιμήσεων και αξιών, το οποίο συνειδητά ή ασυνείδητα χρησιμοποιεί ο αποφασίζων.

Βάσει των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζουν τα προβλήματα λήψης αποφάσεων με πολλαπλά κριτήρια, η πολυκριτηριακή ανάλυση έχει τους ακόλουθους τρεις βασικούς στόχους:

- Την ανάλυση της ανταγωνιστικής φύσης των κριτηρίων.
- Τη μοντελοποίηση των προτιμήσεων του αποφασίζοντος.
- Τον εντοπισμό ικανοποιητικών λύσεων.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων διαμορφώθηκε ένα μεθοδολογικό πλαίσιο τεσσάρων σταδίων μεταξύ των οποίων είναι δυνατή η δυνατότητα αναδράσεων.



Εικόνα 1-5: Μεθοδολογικό πλαίσιο ΠΑ.

Η Ιεραρχική Ανάλυση Αποφάσεων είναι μια τεχνική η οποία αναπτύχθηκε στο Wharton School of Business. Η ανάπτυξη της μεθόδου ήταν προϊόν προβληματισμού σχετικά με την έλλειψη μιας πρακτικής και εύκολα εφαρμόσιμης μεθόδου για τον καθορισμό προτεραιοτήτων και τη λήψη αποφάσεων.

Είναι μια τεχνική αντιμετώπισης περίπλοκων προβλημάτων απόφασης, βασιζόμενη στα μαθηματικά αλλά και στην ανθρώπινη ψυχολογία σε ένα αποτελεσματικό πλαίσιο επίλυσης πολυκριτηρίων προβλημάτων. Η μεθοδολογία της βασίζεται σε μια ομάδα αξιωμάτων, τα οποία:

- οριοθετούν με σαφήνεια το πεδίο ενός προβλήματος,
- αναπαριστούν τη δομή του,
- ποσοτικοποιούν τις πληροφορίες του,
- συσχετίζουν τα επιμέρους στοιχεία του προβλήματος με απώτερους στόχους και αξιολογούν εναλλακτικές λύσεις.

Τα βήματα για την εφαρμογή της ΑHP φαίνονται στην παρακάτω εικόνα:

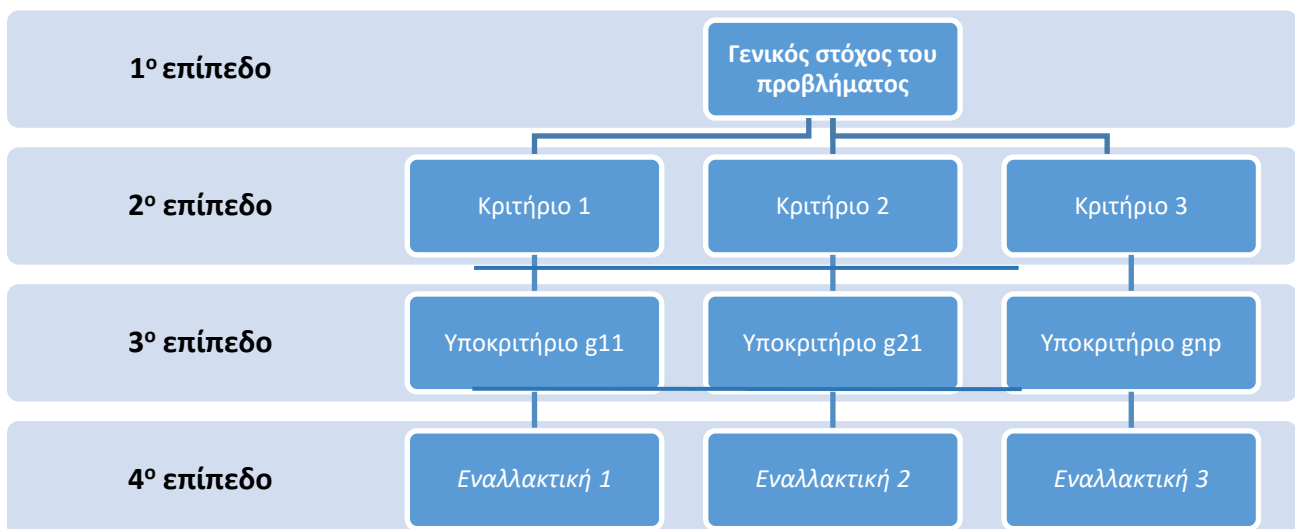
Βήματα ΑHP

- Προσδιορισμός κριτηρίων
- Καθορισμός δεικτών για κάθε κριτήριο
- Απόδοση συγκριτικής / σχετικής σημαντικότητας ανά ζεύγη
- Επιλογή εναλλακτικών
- Εκτίμηση συνεπειών = ποσοτικοποίηση μέτρων
- Σύγκριση απόδοσης εναλλακτικών για κάθε κριτήριο

Εικόνα 1-6: Βήματα υλοποίησης ΑHP

Η μέθοδος αντιμετωπίζει το πρόβλημα της κατανομής των βαρών (weights) σε ένα σύνολο από δραστηριότητες, σύμφωνα με το βαθμό σημαντικότητάς τους. Για το σκοπό αυτό πραγματοποιούνται δυαδικές συγκρίσεις και αναπτύσσεται μια κλίμακα προτίμησης μεταξύ των δραστηριοτήτων με βάση τις εκτιμήσεις των αποφασιζόντων. Αυτή η διαδικασία καταλήγει στη δημιουργία ενός πίνακα βαρών κι ενός πίνακα εκτιμήσεων για κάθε κριτήριο.

Το αρχικό πρόβλημα διασπάται σε επιμέρους τμήματα ή μεταβλητές, οι μεταβλητές ταξινομούνται ιεραρχικά δίνοντας αριθμητικές τιμές στις εκτιμήσεις της σχετικής σημαντικότητας και τέλος, γίνεται η σύνθεση των εκτιμήσεων προκειμένου να προσδιοριστεί ποια μεταβλητή έχει τη μεγαλύτερη προτεραιότητα – επιρροή στο αποτέλεσμα.



Εικόνα 1-7: Σκαρίφημα Αναλυτικής ιεραρχικής μεθόδου

1.4.3 Εφαρμογή Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου για την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων

Το 1^ο βήμα εφαρμογής της αναλυτικής ιεραρχικής μεθόδου για την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας περιλαμβάνει τον υπολογισμό της βαρύτητας των κριτηρίων. Για το λόγο αυτό πραγματοποιείται με σύγκριση κατά ζεύγη (paired comparisons) για όλα τα ζεύγη κριτηρίων σε μια κλίμακα μεταξύ 1 και 9, όπως δίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1-3: Κλίμακα σχετικής προτίμησης κριτηρίων

Κλίμακα Σχετικής Προτίμησης		
Ένταση της σχετικής σημασίας	Ορισμός	Επεξήγηση
1	Ίδια σημασία	Τα δύο σχέδια συνεισφέρουν ισότιμα στο κριτήριο
3	Ασθενής προτίμηση του ενός ως προς το άλλο	Η εμπειρία και η κρίση δίνουν ελαφρά προτίμηση στο ένα σχέδιο
5	Αισθητή ή δυνατή σημασία	Η εμπειρία και η κρίση δίνουν ισχυρή προτίμηση στο ένα σχέδιο
7	Πολύ δυνατή σημασία	Τ ένα σχέδιο είναι ισχυρά επιθυμητό και η διαφορά του αποδεικνύεται στην πράξη
9	Απόλυτη σημασία	Η προφανής προτίμηση του ενός σχεδίου επιβεβαιώνεται σαφώς
2,4,6,8	Ενδιάμεσες τιμές μεταξύ των δύο κρίσεων	Όταν απαιτείται συμβιβασμός
Αντίστροφοι αριθμοί	Θετικοί	Αν το σχέδιο i έχει έναν από τους παραπάνω αριθμούς όταν συγκρίνεται με το σχέδιο j, τότε το σχέδιο j έχει τον αντίστροφο αριθμό όταν συγκρίνεται με το i.

Τα 7 κριτήρια που αποτελούν και τις βασικές συνιστώσες των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι:



Πίνακας 1-4: Βαρύτητα κριτηρίων

	Υπολογισμός βαρύτητας κριτηρίων							Άθροισμα γραμμών	Βαρύτητα
	Σύγκριση κριτηρίων								
	Ποιότητα αέρα	Οδική ασφάλεια	Προσβασιμότητα	Υγεία Πολιτών	Αστική ανάπλαση	Νέες τεχνολογίες	Αποσυμφόρηση οδών		
Ποιότητα αέρα	1,00	0,33	2,00	0,33	7,00	3,00	4,00		
Οδική ασφάλεια	3,00	1,00	3,00	0,33	5,00	4,00	4,00		
Προσβασιμότητα	0,50	0,33	1,00	0,33	5,00	4,00	4,00		
Υγεία Πολιτών	3,00	3,00	3,00	1,00	7,00	5,00	3,00		
Αστική ανάπλαση	0,14	0,20	0,20	0,14	1,00	0,33	0,25		
Νέες τεχνολογίες	0,33	0,25	0,25	0,20	3,00	1,00	0,50		
Αποσυμφόρηση	0,25	0,25	0,25	0,33	4,00	2,00	1,00		
Άθροισμα στήλης	8,23	5,37	9,70	2,68	32,00	19,33	16,75		
Κανονικοποίηση σύγκρισης κριτηρίων									
	Ποιότητα αέρα	Οδική ασφάλεια	Προσβασιμότητα	Υγεία Πολιτών	Αστική ανάπλαση	Νέες τεχνολογίες	Αποσυμφόρηση οδών	Άθροισμα γραμμών	Βαρύτητα
Ποιότητα αέρα	0,05	0,07	0,04	0,03	0,03	0,11	0,17	0,50	0,07
Οδική ασφάλεια	0,38	0,48	0,56	0,37	0,49	0,33	0,30	2,91	0,42
Προσβασιμότητα	0,27	0,16	0,19	0,31	0,30	0,11	0,17	1,50	0,21
Υγεία Πολιτών	0,11	0,08	0,04	0,06	0,03	0,19	0,09	0,59	0,08
Αστική ανάπλαση	0,16	0,10	0,06	0,19	0,10	0,15	0,21	0,96	0,14
Νέες τεχνολογίες	0,02	0,05	0,06	0,01	0,02	0,04	0,02	0,23	0,03
Αποσυμφόρηση	0,01	0,07	0,05	0,03	0,02	0,07	0,04	0,30	0,04

Έλεγχος συνέπειας βαρύτητας κριτηρίων

- Υπολογίζεται η ιδιοτιμή λ_{\max} ώστε να υπολογιστεί αρχικά ο δείκτης CI και τελικά ο δείκτης CR.
- Εφόσον $Ax = \lambda_{\max} x$, όπου x είναι το ιδιοδιάνυσμα ισχύει

Πίνακας 1-5: Υπολογισμός ιδιοδιανύσματος λ_{\max}

Βαρύτητα κριτηρίων						
1,00	0,33	2,00	0,33	7,00	3,00	4,00
3,00	1,00	3,00	0,33	5,00	4,00	4,00
0,50	0,33	1,00	0,33	5,00	4,00	4,00
3,00	3,00	3,00	1,00	7,00	5,00	3,00
0,14	0,20	0,20	0,14	1,00	0,33	0,25
0,33	0,25	0,25	0,20	3,00	1,00	0,50
0,25	0,25	0,25	0,33	4,00	2,00	1,00

x
0,07
0,42
0,21
0,08
0,14
0,03
0,04

0,5297
3,3496
1,8157
0,6348
1,1038
0,2470
0,3085

x
0,07
0,42
0,21
0,08
0,14
0,03
0,04

λ_{\max}

Υπολογίζεται η ιδιοτιμή λ_{\max} ως εξής:

$$\lambda_{\max} = \text{average}(\{0,5297/0,07\}, \{3,3496/0,42\}, \{1,8157/0,21\}, \{0,6348/0,08\}, \{1,1038/0,14\}, \{0,2470/0,03\}, \{0,3085/0,04\})$$

Ο δείκτης CI υπολογίζεται ακολούθως:

$$CI = (\lambda_{\max} - n) / (n - 1) = (7,7498 - 7) / (7 - 1) = 0,1250$$

Για $n=7$, ο δείκτης RI είναι 1,32 και $CR = CI / RI = 0,094 < 0,10$

Το 2^ο βήμα περιλαμβάνει την κατάταξη των αξόνων στρατηγικής για κάθε κριτήριο. Με την ίδια διαδικασία κατασκευάζονται οι πίνακες σύγκρισης των εναλλακτικών στρατηγικών για κάθε κριτήριο, οι οποίοι στη συνέχεια κανονικοποιούνται και λαμβάνονται οι προτεραιότητες (βαρύτητες) κάθε στρατηγική. Στο τελευταίο βήμα εξετάζεται, επίσης, ο λόγος συνέπειας CR κάθε πίνακα.

Πίνακας 1-6: Προτεραιότητες ως προς την ποιότητα αέρα

		Ποιότητα αέρα						
		Αξονες στρατηγικής						
		Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
Αξονες στρατηγικής	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	1,00	0,20	0,17	0,33	0,20	0,25	0,33
	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	5,00	1,00	2,00	5,00	3,00	5,00	3,00
	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	6,00	0,50	1,00	2,00	2,00	3,00	2,00
	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	3,00	0,20	0,50	1,00	1,00	1,00	0,50
	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	5,00	0,33	0,50	1,00	1,00	2,00	2,00
	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	4,00	0,20	0,33	1,00	0,50	1,00	3,00
	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	3,00	0,33	0,50	2,00	0,50	0,33	1,00
		27,00	2,77	5,00	12,33	8,20	12,58	11,83
		Αξονες στρατηγικής						
Αξονες στρατηγικής	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,04	0,07	0,03	0,03	0,02	0,02	0,03
	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,19	0,36	0,40	0,41	0,37	0,40	0,25
	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,19	0,18	0,20	0,16	0,24	0,24	0,17
	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,11	0,07	0,10	0,08	0,12	0,08	0,04

Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,19	0,12	0,10	0,08	0,12	0,16	0,17
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,15	0,07	0,07	0,08	0,06	0,08	0,25
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,11	0,12	0,10	0,16	0,06	0,03	0,08

Πίνακας 1-7: Υπολογισμός ιδιοδιανύσματος και έλεγχος βαρύτητας

Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	X	=	λ _{max}	X
1,00	0,20	0,17	0,33	0,20	0,25	0,33	0,37	=	0,2450	0,37
5,00	1,00	2,00	5,00	3,00	5,00	3,00	0,30	=	2,7123	0,30
6,00	0,50	1,00	2,00	2,00	3,00	2,00	0,17	=	1,6027	0,17
3,00	0,20	0,50	1,00	1,00	1,00	0,50	0,04	=	0,6895	0,04
5,00	0,33	0,50	1,00	1,00	2,00	2,00	0,04	=	1,0365	0,04
4,00	0,20	0,33	1,00	0,50	1,00	3,00	0,04	=	0,8385	0,04
3,00	0,33	0,50	2,00	0,50	0,33	1,00	0,05	=	0,7107	0,05

Υπολογίζεται η ιδιοτιμή λ_{max} ως εξής:

$$\lambda_{\max} = \text{average}(\{0,2450/0,03\}, \{2,7123/0,34\}, \{1,6027/0,20\}, \{0,6895/0,09\}, \{1,0365/0,13\}, \{0,8385/0,11\}, \{0,7107/0,10\})$$

Ο δείκτης CI υπολογίζεται ακολούθως:

$$CI = (\lambda_{\max} - n) / (n - 1) = (7,727 - 7) / (7 - 1) = 0,121$$

Για n=7, ο δείκτης RI είναι 1,32 και CR=CI/RI=0,092<0,10

Πίνακας 1-8: Προτεραιότητες ως προς την οδική ασφάλεια

		Οδική Ασφάλεια						
		Άξονες στρατηγικής						
		Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
Άξονες στρατηγικής	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	1,00	2,00	5,00	9,00	9,00	7,00	6,00
	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,50	1,00	5,00	9,00	8,00	7,00	6,00
	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,20	1,00	1,00	5,00	4,00	7,00	3,00
	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,11	0,11	0,20	1,00	1,00	1,00	1,00
	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,11	0,13	0,25	1,00	1,00	0,50	1,00
	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,14	0,14	0,14	1,00	2,00	1,00	0,33
	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,17	0,17	0,33	1,00	1,00	3,00	1,00
			2,23	4,55	11,93	27,00	26,00	26,50
		Άξονες στρατηγικής						
Άξονες στατιστικής	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,45	0,44	0,42	0,33	0,35	0,26	0,33
	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,22	0,22	0,42	0,33	0,31	0,26	0,33
	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,09	0,22	0,08	0,19	0,15	0,26	0,16

Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,05	0,02	0,02	0,04	0,04	0,04	0,05
Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,05	0,03	0,02	0,04	0,04	0,02	0,05
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,06	0,03	0,01	0,04	0,08	0,04	0,02
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,07	0,04	0,03	0,04	0,04	0,11	0,05

Πίνακας 1-9: Υπολογισμός ιδιοδιανύσματος και έλεγχος βαρύτητας

Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	X	=	λ_{max}	X
1,00	2,00	5,00	9,00	9,00	7,00	6,00	0,37	3,0515	0,37	
0,50	1,00	5,00	9,00	8,00	7,00	6,00	0,30	2,5327	0,30	
0,20	1,00	1,00	5,00	4,00	7,00	3,00	0,17	1,3061	0,17	
0,11	0,11	0,20	1,00	1,00	1,00	1,00	0,04	0,2739	0,04	
0,11	0,13	0,25	1,00	1,00	0,50	1,00	0,04	0,2665	0,04	
0,14	0,14	0,14	1,00	2,00	1,00	0,33	0,04	0,2845	0,04	
0,17	0,17	0,33	1,00	1,00	3,00	1,00	0,05	0,4123	0,05	

Υπολογίζεται η ιδιοτιμή λ_{max} ως εξής:

$$\lambda_{max} = \text{average}(\{3,0515/0,37\}, \{2,5327/0,30\}, \{1,3061/0,17\}, \{0,2739/0,04\}, \{0,2665/0,04\}, \{0,2845/0,04\}, \{0,4123/0,05\})$$

Ο δείκτης CI υπολογίζεται ακολούθως:

$$CI = (\lambda_{\max} - n) / (n - 1) = (7,758 - 7) / (7 - 1) = 0,126$$

Για $n=7$, ο δείκτης RI είναι 1,32 και $CR=CI/RI=0,096 < 0,10$

Πίνακας 1-10: Προτεραιότητες ως προς την υγεία

		Υγεία Πολιτών						
		Άξονες στρατηγικής						
		Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
Άξονες στρατηγικής	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	1,00	0,14	0,33	4,00	3,00	3,00	3,00
	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	7,00	1,00	0,50	8,00	9,00	9,00	7,00
	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	3,00	1,00	1,00	8,00	9,00	9,00	7,00
	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,25	0,13	0,13	1,00	0,33	2,00	0,20
	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,33	0,11	0,11	3,00	1,00	5,00	0,33
	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,33	0,11	0,11	0,50	0,20	1,00	0,20
	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,33	0,14	0,14	5,00	3,00	5,00	1,00
		12,25	2,63	2,32	29,50	25,53	34,00	18,73
στρατ	Άξονες στρατηγικής							
	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,08	0,05	0,14	0,14	0,12	0,09	0,16

Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,57	0,38	0,22	0,27	0,35	0,26	0,37
Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,24	0,38	0,43	0,27	0,35	0,26	0,37
Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,02	0,05	0,05	0,03	0,01	0,06	0,01
Βελτίωση διαχείρισης στάθμευσης	0,03	0,04	0,05	0,10	0,04	0,15	0,02
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,03	0,04	0,05	0,02	0,01	0,03	0,01
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,03	0,05	0,06	0,17	0,12	0,15	0,05

Πίνακας 1-11: Υπολογισμός ιδιοδιανύσματος και έλεγχος βαρύτητας

Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	X	X
1,00	0,14	0,33	4,00	3,00	3,00	3,00	0,11	0,11
7,00	1,00	0,50	8,00	9,00	9,00	7,00	0,35	0,35
3,00	1,00	1,00	8,00	9,00	9,00	7,00	0,33	0,33
0,25	0,13	0,13	1,00	0,33	2,00	0,20	0,03	0,03
0,33	0,11	0,11	3,00	1,00	5,00	0,33	0,06	0,06
0,33	0,11	0,11	0,50	0,20	1,00	0,20	0,03	0,03
0,33	0,14	0,14	5,00	3,00	5,00	1,00	0,09	0,09

*	=	λ_{\max}	=
0,11	0,9370	0,11	
0,35	2,9737	0,35	
0,33	2,6930	0,33	
0,03	0,2368	0,03	
0,06	0,4351	0,06	
0,03	0,1856	0,03	
0,09	0,7055	0,09	

Υπολογίζεται η ιδιοτιμή λ_{max} ως εξής:

$$\lambda_{max} = \text{average}\{0,9370/0,11\},\{2,9737/0,35\},\{2,6930/0,33\},\{0,2368/0,03\},\{0,4351/0,06\},\{0,560,03\},\{0,7055/0,09\}$$

Ο δείκτης CI υπολογίζεται ακολούθως:

$$CI = (\lambda_{max} - n) / (n - 1) = (7,749 - 7) / (7 - 1) = 0,125$$

Για $n=7$, ο δείκτης RI είναι 1,32 και $CR=CI/RI=0,095 < 0,10$

Πίνακας 1-12: Προτεραιότητες ως προς την προσβασιμότητα

		Προσβασιμότητα						
		Άξονες στρατηγικής						
		Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
Άξονες στρατηγικής	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	1,00	0,20	1,00	5,00	0,25	3,00	0,33
	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	5,00	1,00	3,00	8,00	2,00	9,00	5,00
	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	1,00	1,00	1,00	3,00	0,33	6,00	0,50
	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,20	0,13	0,33	1,00	0,20	2,00	0,14
	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	4,00	0,50	3,00	5,00	1,00	8,00	3,00
	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,33	0,11	0,17	0,50	0,13	1,00	0,17
	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	3,00	0,20	2,00	7,00	0,33	6,00	1,00

		14,53	3,14	10,50	29,50	4,24	35,00	10,14
		Άξονες στρατηγικής						
Άξονες στρατηγικής	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,07	0,06	0,10	0,17	0,06	0,09	0,03
	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,34	0,32	0,29	0,27	0,47	0,26	0,49
	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,07	0,32	0,10	0,10	0,08	0,17	0,05
	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,01	0,04	0,03	0,03	0,05	0,06	0,01
	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,28	0,16	0,29	0,17	0,24	0,23	0,30
	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,02	0,04	0,02	0,02	0,03	0,03	0,02
	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,21	0,06	0,19	0,24	0,08	0,17	0,10

Πίνακας 1-13: Υπολογισμός ιδιοδιανύσματος και έλεγχος βαρύτητας

Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	X	X
1,00	0,20	1,00	5,00	0,25	3,00	0,33	0,08	0,08
5,00	1,00	3,00	8,00	2,00	9,00	5,00	0,35	0,35
1,00	1,00	1,00	3,00	0,33	6,00	0,50	0,13	0,13
0,20	0,13	0,33	1,00	0,20	2,00	0,14	0,03	0,03
4,00	0,50	3,00	5,00	1,00	8,00	3,00	0,24	0,24

0,08	0,6277	0,08
0,35	2,8417	0,35
0,13	0,9543	0,13
0,03	0,2519	0,03
0,24	1,9250	0,24

* = λ_{max}

0,33	0,11	0,17	0,50	0,13	1,00	0,17	0,02	0,1822	0,02
3,00	0,20	2,00	7,00	0,33	6,00	1,00	0,15	1,1764	0,15

Υπολογίζεται η ιδιοτιμή λ_{max} ως εξής:

$$\lambda_{\max} = \text{average}(\{0,6277/0,08\}, \{2,8417/0,35\}, \{0,9543/0,13\}, \{0,2519/0,03\}, \{1,9250/0,24\}, \{0,1822/0,02\}, \{1,1764/0,15\})$$

Ο δείκτης CI υπολογίζεται ακολούθως:

$$CI = (\lambda_{\max} - n) / (n - 1) = (7,786 - 7) / (7 - 1) = 0,131$$

Για n=7, ο δείκτης RI είναι 1,32 και CR=CI/RI=0,099<0,10

Πίνακας 1-14: Προτεραιότητες ως προς την αστική ανάπτυξη

		Αστική ανάπτυξη						
		Άξονες στρατηγικής					Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
		Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης		
Άξονες στρατηγικής	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	1,00	0,20	0,33	5,00	1,00	3,00	1,00
	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	5,00	1,00	5,00	8,00	5,00	9,00	7,00
	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	3,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	3,00
	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,20	0,13	0,25	1,00	0,20	1,00	1,00

Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	1,00	0,20	1,00	5,00	1,00	5,00	3,00
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,33	0,11	0,33	1,00	0,20	1,00	0,33
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	1,00	0,14	0,33	1,00	0,33	3,00	1,00
	11,53	2,78	8,25	25,00	8,73	25,00	16,33
Άξονες στρατηγικής							
Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,09	0,07	0,04	0,20	0,11	0,12	0,06
Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,43	0,36	0,61	0,32	0,57	0,36	0,43
Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,26	0,36	0,12	0,16	0,11	0,12	0,18
Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,02	0,04	0,03	0,04	0,02	0,04	0,06
Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,09	0,07	0,12	0,20	0,11	0,20	0,18
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,03	0,04	0,04	0,04	0,02	0,04	0,02
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,09	0,05	0,04	0,04	0,04	0,12	0,06

Πίνακας 1-15: Υπολογισμός ιδιοδιανύσματος και έλεγχος βαρύτητας

Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	X	X
1,00	0,20	0,33	5,00	1,00	3,00	1,00	0,10	0,10
5,00	1,00	5,00	8,00	5,00	9,00	7,00	0,44	0,44
3,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	3,00	0,19	0,19

* $\begin{matrix} 0,10 \\ 0,44 \\ 0,19 \end{matrix} = \begin{matrix} 0,7355 \\ 3,6078 \\ 1,5001 \end{matrix} = \lambda_{\max}$

0,20	0,13	0,25	1,00	0,20	1,00	1,00	0,04	0,2824	0,04
1,00	0,20	1,00	5,00	1,00	5,00	3,00	0,14	1,0527	0,14
0,33	0,11	0,33	1,00	0,20	1,00	0,33	0,03	0,2635	0,03
1,00	0,14	0,33	1,00	0,33	3,00	1,00	0,06	0,4704	0,06

Υπολογίζεται η ιδιοτιμή λ_{max} ως εξής:

$$\lambda_{max} = \text{average}(\{0,7355/0,10\}, \{3,6078/0,44\}, \{1,5001/0,19\}, \{0,2824/0,04\}, \{1,0527/0,14\}, \{0,2635/0,03\}, \{0,4704/0,06\})$$

Ο δείκτης CI υπολογίζεται ακολούθως:

$$CI = (\lambda_{max} - n) / (n - 1) = (7,750 - 7) / (7 - 1) = 0,125$$

Για $n=7$, ο δείκτης RI είναι 1,32 και $CR=CI/RI=0,095 < 0,10$

Πίνακας 1-16: Προτεραιότητες ως προς τις νέες τεχνολογίες

		Νέες Τεχνολογίες						
		Άξονες στρατηγικής						
		Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
Άξονες στρατηγική	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	1,00	0,33	0,33	0,20	0,11	0,14	0,14
	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	3,00	1,00	1,00	0,17	0,14	0,33	0,11

Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	3,00	1,00	1,00	0,17	0,11	0,33	0,11
Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	5,00	6,00	6,00	1,00	0,33	5,00	0,50
Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	9,00	7,00	9,00	3,00	1,00	7,00	5,00
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	7,00	3,00	3,00	0,20	0,14	1,00	0,33
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	7,00	9,00	9,00	2,00	0,20	3,00	1,00
	35,00	27,33	29,33	6,73	2,04	16,81	7,20
Άξονες στρατηγικής							
Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,03	0,01	0,01	0,03	0,05	0,01	0,02
Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,09	0,04	0,03	0,02	0,07	0,02	0,02
Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,09	0,04	0,03	0,02	0,05	0,02	0,02
Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,14	0,22	0,20	0,15	0,16	0,30	0,07
Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,26	0,26	0,31	0,45	0,49	0,42	0,69
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,20	0,11	0,10	0,03	0,07	0,06	0,05
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,20	0,33	0,31	0,30	0,10	0,18	0,14

Πίνακας 1-17: Υπολογισμός ιδιοδιανύσματος και έλεγχος βαρύτητας

Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	X	X		
1,00	0,33	0,33	0,20	0,11	0,14	0,14	* 0,02	0,02		
							=	0,1753	=	λ_{max}

3,00	1,00	1,00	0,17	0,14	0,33	0,11	0,04	0,2923	0,04
3,00	1,00	1,00	0,17	0,11	0,33	0,11	0,04	0,2793	0,04
5,00	6,00	6,00	1,00	0,33	5,00	0,50	0,18	1,4613	0,18
9,00	7,00	9,00	3,00	1,00	7,00	5,00	0,41	3,5132	0,41
7,00	3,00	3,00	0,20	0,14	1,00	0,33	0,09	0,6595	0,09
7,00	9,00	9,00	2,00	0,20	3,00	1,00	0,22	1,8047	0,22

Υπολογίζεται η ιδιοτιμή λ_{max} ως εξής:

$$\lambda_{max} = \text{average}(\{0,17530/0,02\}, \{0,2923/0,04\}, \{0,2793/0,04\}, \{1,4613/0,18\}, \{3,5132/0,41\}, \{0,6595/0,09\}, \{1,8047/0,22\})$$

Ο δείκτης CI υπολογίζεται ακολούθως:

$$CI = (\lambda_{max} - n) / (n - 1) = (7,749 - 7) / (7 - 1) = 0,125$$

Για $n=7$, ο δείκτης RI είναι 1,32 και $CR = CI / RI = 0,095 < 0,10$

Πίνακας 1-18: Προτεραιότητες ως προς την αποσυμφόρηση των οδών

Αποσυμφόρηση							
Άξονες στρατηγικής							
Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	

Άξονες στρατηγικής	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	1,00	0,25	0,50	0,33	0,20	0,20	0,13
	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	4,00	1,00	3,00	0,33	0,33	2,00	1,00
	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	2,00	1,00	1,00	0,33	0,17	0,33	0,25
	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	3,00	3,00	3,00	1,00	0,50	2,00	0,33
	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	5,00	3,00	6,00	2,00	1,00	4,00	1,00
	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	5,00	0,50	3,00	0,50	0,25	1,00	0,33
	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	8,00	1,00	4,00	3,00	1,00	3,00	1,00
		28,00	9,75	20,50	7,50	3,45	12,53	4,04
Άξονες στρατηγικής								
Άξονες στρατηγικής	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,04	0,03	0,02	0,04	0,06	0,02	0,03
	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,14	0,10	0,15	0,04	0,10	0,16	0,25
	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,07	0,10	0,05	0,04	0,05	0,03	0,06
	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,11	0,31	0,15	0,13	0,14	0,16	0,08
	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,18	0,31	0,29	0,27	0,29	0,32	0,25
	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,18	0,05	0,15	0,07	0,07	0,08	0,08
	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,29	0,10	0,20	0,40	0,29	0,24	0,25

Πίνακας 1-19: Υπολογισμός ιδιοδιανύσματος και έλεγχος βαρύτητας

Αναβάθμιση συνθηκών οδικής	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών	Βελτίωση δημόσιων αστικών	X	X
----------------------------	-------------------------------------	-----------------------------	--	-------------------------------------	--	---------------------------	----------	----------

ασφάλειας			κυκλοφορίας		μεταφορών	συγκοινωνιών			
1,00	0,25	0,50	0,33	0,20	0,20	0,13	0,03	0,2526	0,03
4,00	1,00	3,00	0,33	0,33	2,00	1,00	0,13	1,0288	0,13
2,00	1,00	1,00	0,33	0,17	0,33	0,25	0,06	0,4510	0,06
3,00	3,00	3,00	1,00	0,50	2,00	0,33	0,15	1,2444	0,15
5,00	3,00	6,00	2,00	1,00	4,00	1,00	0,27	2,1363	0,27
5,00	0,50	3,00	0,50	0,25	1,00	0,33	0,10	0,7339	0,10
8,00	1,00	4,00	3,00	1,00	3,00	1,00	0,25	1,9108	0,25

* = λ_{max}

Υπολογίζεται η ιδιοτιμή λ_{max} ως εξής:

$$\lambda_{\max} = \text{average}(\{0,2526/0,03\}, \{1,0288/0,13\}, \{0,4510/0,06\}, \{1,2444/0,15\}, \{2,1363/0,27\}, \{0,7339/0,10\}, \{1,9108/0,25\})$$

Ο δείκτης CI υπολογίζεται ακολούθως:

$$CI = (\lambda_{\max} - n) / (n - 1) = (7,729 - 7) / (7 - 1) = 0,121$$

Για n=7, ο δείκτης RI είναι 1,32 και CR=CI/RI=0,092<0,10

Πίνακας 1-20: Υπολογισμός τελικής βαθμολογίας

Ποιότητα αέρα	Οδική ασφάλεια	Προσβασιμότητα	Υγεία Πολιτών	Αστική ανάπτυξη	Νέες τεχνολογίες	Αποσυμφόρηση οδών
---------------	----------------	----------------	---------------	-----------------	------------------	-------------------

	0,07	0,42	0,21	0,08	0,14	0,03	0,04			
Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	0,4162	0,3683	0,0821	0,1115	0,0993	0,0235	0,0336			
Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	0,2147	0,2994	0,3488	0,3469	0,4401	0,0409	0,1343			
Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	0,0842	0,1658	0,1263	0,3310	0,1885	0,0387	0,0577			
Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0,1378	0,0370	0,0339	0,0340	0,0367	0,1779	0,1545			
Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	0,0327	0,0353	0,2357	0,0604	0,1397	0,4095	0,2717			
Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	0,0423	0,0396	0,0237	0,0260	0,0332	0,0882	0,0968			
Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	0,0951	0,0546	0,1495	0,0901	0,0626	0,2212	0,2514			
	<i>Βαρύτητα κριτηρίων</i>								<i>Χ</i>	<i>Τελική βαθμολογία</i>
	<i>Π.Α</i>	<i>Ο.Α</i>	<i>Π</i>	<i>Υ.Π.</i>	<i>Α.Α</i>	<i>Ν.Τ.</i>	<i>Α.Ο.</i>			
<i>Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας</i>	0,0300	0,1533	0,0176	0,0094	0,0137	0,0008	0,0014	0,07	0,22621	
<i>Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης</i>	0,0155	0,1246	0,0749	0,0292	0,0606	0,0013	0,0057	0,42	0,31183	
<i>Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων</i>	0,0061	0,0690	0,0271	0,0279	0,0260	0,0013	0,0024	0,21	0,15973	
<i>Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</i>	0,0099	0,0154	0,0073	0,0029	0,0051	0,0058	0,0065	0,08	0,05288	
<i>Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης</i>	0,0024	0,0147	0,0506	0,0051	0,0193	0,0134	0,0115	0,14	0,11687	
<i>Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών</i>	0,0030	0,0165	0,0051	0,0022	0,0046	0,0029	0,0041	0,03	0,03836	
<i>Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών</i>	0,0069	0,0227	0,0321	0,0076	0,0086	0,0072	0,0106	0,04	0,09577	

Αποτέλεσμα της διαδικασίας που παρουσιάστηκε στους πίνακες 4-20 είναι η τελική βαθμολόγηση των προτεραιοτήτων κινητικότητας του ΣΒΑΚ προκειμένου να επιτευχθεί η ιεράρχησή τους. Η

ιεράρχηση έχει ως εξής:

1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης (βαθμολογία 0,31)
2. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας (βαθμολογία 0,23)
3. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων (βαθμολογία 0,16)
4. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης (βαθμολογία 0,12)
5. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών (βαθμολογία 0,10)
6. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (βαθμολογία 0,05)
7. Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών (βαθμολογία 0,04)

Η συγκεκριμένη ιεράρχηση μέσω της πολυκριτηριακής ανάλυσης, σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα της διαδικτυακής διαβούλευσης για την ανάδειξη του προτιμητέου σεναρίου κινητικότητας θα διαμορφώσουν κατά αντιστοιχία και το περιεχόμενο των μέτρων του προσχεδίου του ΣΒΑΚ και στη συνέχεια του Σχεδίου Δράσης, τα οποία θα πρέπει να εφαρμοστούν κατά αντίστοιχη σειρά προτεραιότητας με την παραπάνω ιεράρχηση.

2. Β Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Παιονίας αποτελεί ένα στρατηγικό σχέδιο που εκπονείται με σκοπό να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών στην πόλη προς βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ ολοκλήρωσε με επιτυχία την πρώτη φάση σχεδιασμού, όπου αποτιμήθηκε λεπτομερώς η υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας στον Δήμο, τα αποτελέσματα της οποίας υπάρχουν αναρτημένα στην επίσημη ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.

Στο δεύτερο στάδιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ, βάσει της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, η Ομάδα Εργασίας σε συνεργασία με την ομάδα μελέτης του Αναδόχου, προχώρησε στην διαμόρφωση στρατηγικών στόχων και την διατύπωση ενός πρωταρχικού οράματος για την κινητικότητα.

Επίσης, προς διερεύνηση της κατεύθυνσης/έμφασης που πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό, αναπτύχθηκαν 3 εναλλακτικά σενάρια προς διαβούλευση μαζί με τον οραματικό στόχο και τις προτεραιότητες που θα εξυπηρετήσει το ΣΒΑΚ στην τελική του μορφή.

Οι φορείς και οι πολίτες καλούνται μέσα από συζήτηση να αξιολογήσουν και να επιλέξουν ανάμεσα στα σενάρια κινητικότητας που παρουσιάζονται όπως επίσης και να τοποθετηθούν επί του οράματος και των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ

2.1 Διαδικτυακή Δημοσκόπηση για την ανάδειξη του ιδανικού σεναρίου κινητικότητας

2.1.1 Δομή ερωτηματολογίου Διαδικτυακής Διαβούλευσης

Η συμμετοχή στην διαμόρφωση του σεναρίου κινητικότητας «ανοίχθηκε» στους πολίτες του Δήμου με την χρήση ηλεκτρονικής φόρμας με την μορφή ερωτηματολογίου. Η δομή της ηλεκτρονικής φόρμας περιλαμβάνει :

- 1) Σύντομη εισαγωγή, με περιγραφή του σχεδίου και της σημασίας του συμμετοχικού σχεδιασμού
- 2) Παρουσίαση του Οράματος του ΣΒΑΚ
 - Δυνατότητα τοποθέτησης και διατύπωσης γνώμης επί του οράματος
- 3) Περιγραφή της έννοιας του σεναρίου
- 4) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Α:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
- 5) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Β:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
- 6) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Γ:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τον βαθμό Ευκολίας /Δυσκολίας για την εφαρμογή του σεναρίου
- 7) Κάρτα με σύγκριση των εναλλακτικών σεναρίων σε συγκεκριμένες παραμέτρους
 - Ερώτηση για το σενάριο που προτιμά το ερωτώμενος
 - Δυνατότητα για επιλογή «Δεν με εκφράζει κανένα»
 - Δυνατότητα ανοικτής τοποθέτησης για αλλαγές ή και προσθήκες
- 8) Αν στην ερώτηση 7 η απάντηση είναι Β, τότε

- Ερώτηση για συνδυασμούς σεναρίων ανά 2
- Δυνατότητα για επιλογή «Θα ήθελα κάτι τελείως διαφορετικό»

9) Ιεράρχηση προτεραιοτήτων

10) Σύντομα δημογραφικά χαρακτηριστικά του ερωτώμενου

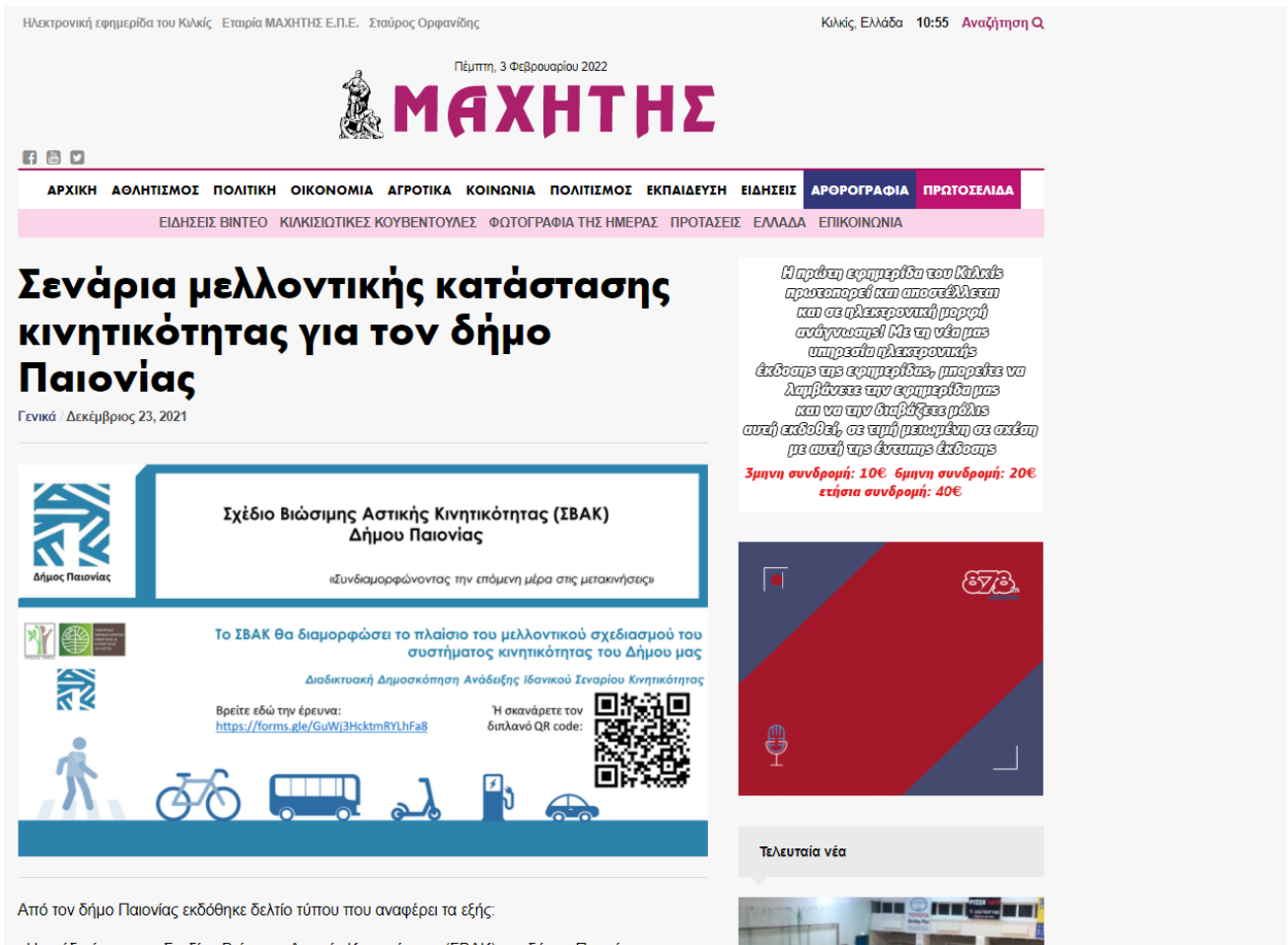
2.1.2 Δράσεις προώθησης και κοινοποίησης Διαβούλευσης

Οι δράσεις προώθησης του ερωτηματολογίου που πραγματοποιήθηκαν σε προσπάθεια να διευρυνθεί η συμμετοχή των πολιτών είναι οι εξής

A) Ανάρτηση του ερωτηματολογίου στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου. Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε με τρόπο που να εμφανίζεται σε κεντρικό σημείο στην αρχική σελίδα και διατηρήθηκε εκεί για τρεις εβδομάδες.



Εικόνα 2-1: Ανάρτηση διαδικτυακής δημοσκόπησης στην ιστοσελίδα του Δήμου
 Β) Προώθηση Δελτίου Τύπου για την έναρξη σε τοπικά ενημερωτικά site και ανάρτησή του:



Εικόνα 2-2: Ανάρτηση της έρευνας σε τοπικές ενημερωτικές ιστοσελίδες


Γ) Η ομάδα έργου αξιοποίησε το δίκτυο των εμπλεκόμενων φορέων με την αποστολή ατομικών προσκλήσεων μέσω e-mail.

Ανάδειξη μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας του ΣΒΑΚ Δήμου Παιονίας

2+ ▾

RK Rafail Katkadigkas

Ιδιαίτ. κοιν.: Lazaros Souplis <souplis.l.dty.paionia@gmail.com>; 33mktax@gmail.com; e.papatheodorou@ekab.gr; giorgos_avramidis@yahoo.gr; at.paionias@astynomia.gr; academyaop@gmail.com; petratreg@gmail.com; zangate4@gmail.com; nekilkis@tee.gr; ktelkilk@otenet.gr; eu.karatsividou@kilkis.pkm.gov.gr; ni.grigoriadis@kilkis.pkm.gov.gr; xa.antoniadis@kilkis.pkm.gov.gr; info@ebekilkis.gr; michaliakaramisaki@gmail.com; evathlos71@gmail.com; mail@1nip-polyk.kil.sch.gr; mail@4nip-polyk.kil.sch.gr; mail@2nip-polyk.kil.sch.gr; mail@3nip-polyk.kil.sch.gr; kilkis@psnet.gr; mail@2dim-polyk.kil.sch.gr; mail@1dim-polyk.kil.sch.gr; mail@3dim-polyk.kil.sch.gr; mail@lyk-polyk.kil.sch.gr; mail@gym-polyk.kil.sch.gr; mail@dide.kil.sch.gr; ky_polykastrou@4type-pedy.gr; koumarnetosgrigoris@gmail.com; efranti@gmail.com; statioudi@gmail.com; apla_giannis@hotmail.com; info@akrites-polikastrou.gr



Καλημέρα σας και χρόνια πολλά,
σε συνέχεια της αποστολής του Συμφώνου Συμμετοχικού Σχεδιασμού του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Παιονίας, αλλά και της πρόσκλησή σας για συμμετοχή στη 1η Διαβούλευση, σας αποστέλλουμε το συγκεκριμένο email με την παράκληση να αφιερώσετε λίγα λεπτά από το χρόνο σας για να συμπληρώσετε τη διαδικτυακή έρευνα που πραγματοποιείται στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Link: <https://forms.gle/236mEKv5cXBwPzYu9>

Μέσω της συγκεκριμένης έρευνας, δίνεται η ευκαιρία στους πολίτες να επιλέξουν το σενάριο το οποίο θεωρούν καταλληλότερο να αποτελέσει τη βάση για το σχεδιασμό των μέτρων κινητικότητας του ΣΒΑΚ, αλλά και γενικά της μελλοντικής εξέλιξης του Δήμου Παιονίας στην επόμενη δεκαετία.

Το ερωτηματολόγιο μπορείτε να το συμπληρώσετε τόσο ως πολίτης του Δήμου Παιονίας όσο και ως εκπρόσωπος του φορέα στον οποίο ανήκετε.

Επίσης αν μπορείτε προωθήστε το με τη σειρά σας και στα μέλη του φορέα σας για να συγκεντρώσουμε όσο το δυνατόν περισσότερες συμμετοχές.

Ευχαριστώ προκαταβολικά για το χρόνο σας και σας εύχομαι καλή χρονιά

Εικόνα 2-3: Αποστολή του ερωτηματολογίου στο δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων

Με το πέρας της περιόδου διαβούλευσης, πραγματοποιήθηκε η επεξεργασία των τοποθετήσεων πολιτών που συμπλήρωσαν το υπόψη ερωτηματολόγιο.

2.1.3 Αποτελέσματα Διαβούλευσης

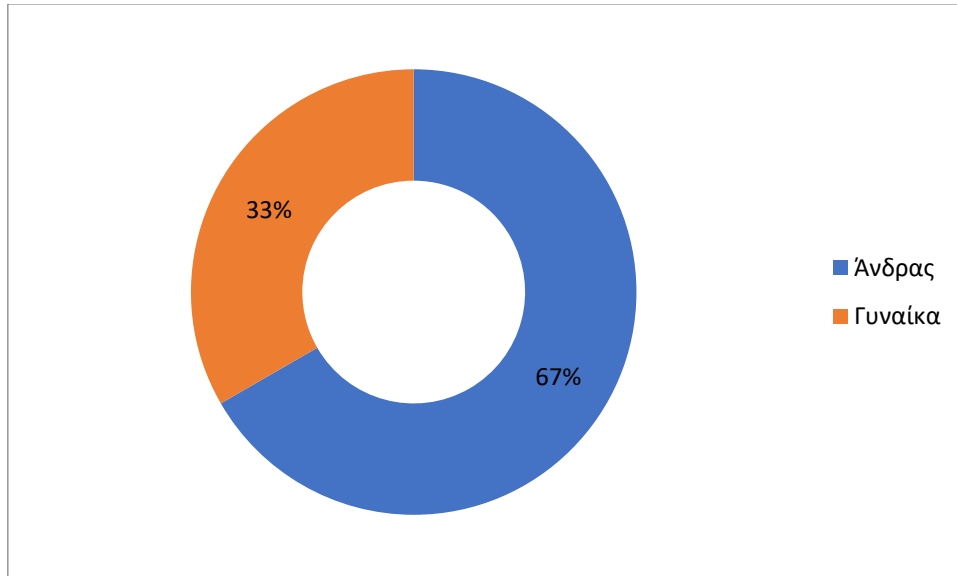
Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης πολιτών για το σενάριο κινητικότητας, δεχόταν τοποθετήσεις για διάρκεια ενός μηνός. Η ταυτότητα της έρευνας παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 2-1: Ταυτότητα έρευνας ερωτηματολογίου για την επιλογή σεναρίου κινητικότητας του ΣΒΑΚ Δ. Παιονίας

Ταυτότητα Έρευνας	
Διεξαγωγή	Δήμος Παιονίας
Εντολέας	Δήμος Παιονίας
Αντικείμενο έρευνας	Αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων μελλοντικής κατάστασης κινητικότητας. Διατύπωση προτάσεων για την διαμόρφωση της τελικής μορφής του σεναρίου.
Περιοχή εκτέλεσης	Διεξαγωγή έρευνας μέσω ηλεκτρονικής υπηρεσίας (google forms) στην περιοχή του Δήμου
Μέθοδος δειγματοληψίας	Τυχαία δειγματοληψία. Το δείγμα αποτελεί τμήμα του συνολικού πληθυσμού του Δήμου
Χρονικό διάστημα συλλογής	Δεκέμβριος 2021
Μέθοδος συλλογής στοιχείων	Συλλογή απαντήσεων με χρήση ημιδομημένου ερωτηματολογίου μέσω ηλεκτρονικής φόρμας ερωτηματολογίου (google forms)
Συνεπτευκτές	Συμπλήρωση ηλεκτρονικής φόρμας από τους ίδιους τους ερωτώμενους
Συμβουλευτική & Τεχνική Υποστήριξη	LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

✚ Δημογραφικά χαρακτηριστικά

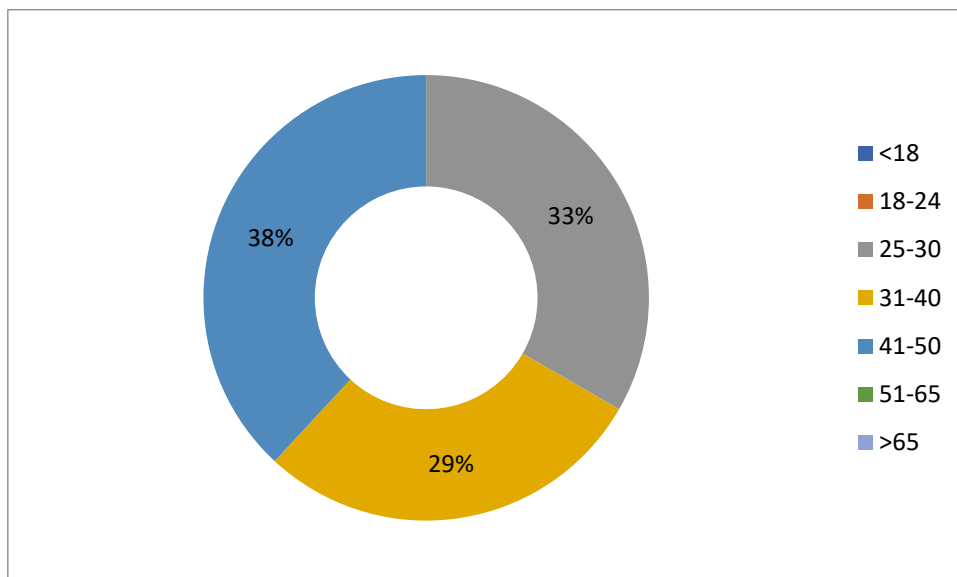
Φύλο



Εικόνα 2-4: Ποσοστιαία κατανομή φύλου

Από το διάγραμμα της εικόνας προκύπτει πως οι άνδρες πολίτες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είναι περισσότεροι, με την αναλογία να διαμορφώνεται στο 1 προς δύο.

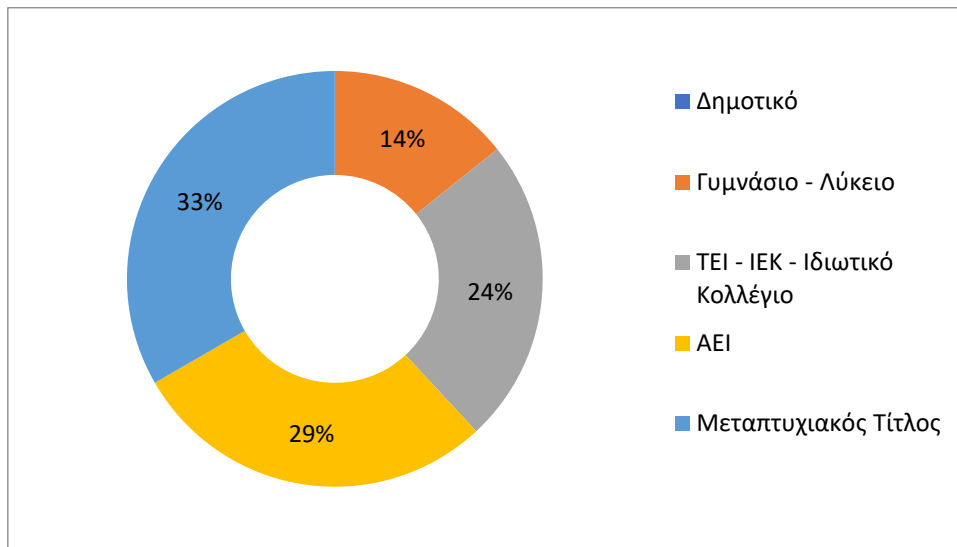
Ηλικιακή Κατανομή



Εικόνα 2-5: Ηλικιακή κατανομή δείγματος

Από τα στοιχεία του διαγράμματος της εικόνας φαίνεται πως το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε κυρίως από τις ηλικίες 25-30, 31-40 και 41-50, που αποτελούν τις πιο οικονομικά και κοινωνικά ενεργές ομάδες του πληθυσμού.

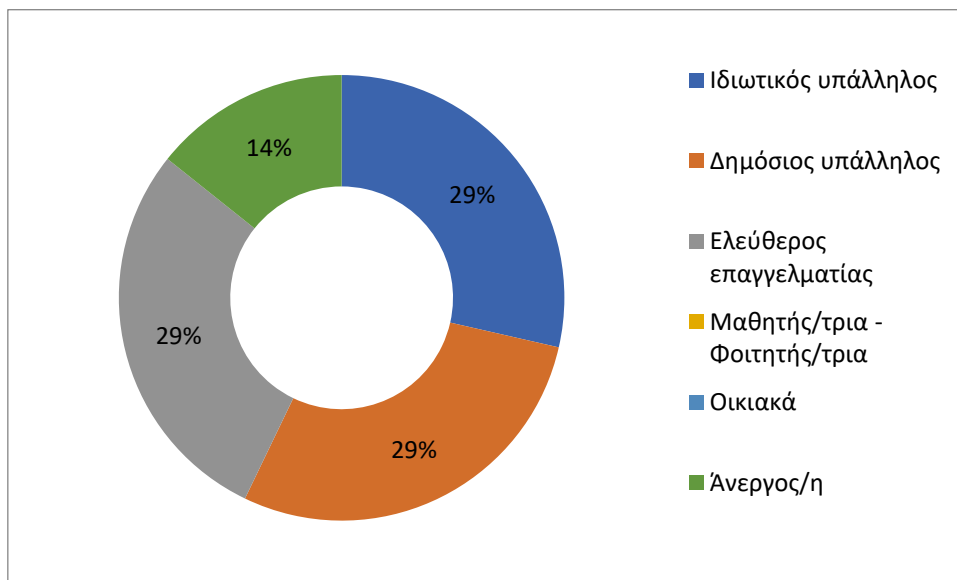
Εισόδημα



Εικόνα 2-6: Επίπεδο εκπαίδευσης

Από το διάγραμμα της εικόνας προκύπτει πως περίπου το 1/3 των ερωτώμενων είναι κάτοχοι Μεταπτυχιακού Τίτλου και έπειτα ακολουθούν με ποσοστό 29% οι απόφοιτοι Α.Ε.Ι. Μικρότερη συμμετοχή έχουν οι απόφοιτοι ΤΕΙ-ΙΕΚ-Ιδιωτικό Κολλέγιο και τέλος οι απόφοιτοι Γυμνασίου.

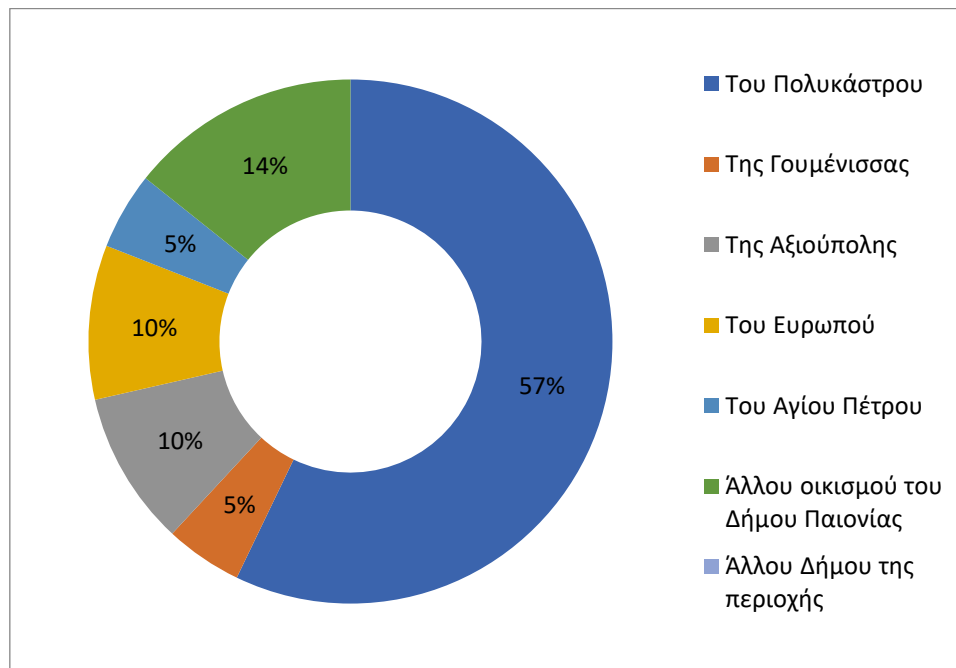
Απασχόληση



Εικόνα 2-7: Κατανομή δείγματος με βάση την απασχόληση

Από τα στοιχεία του διαγράμματος της εικόνας φαίνεται πως το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε κυρίως από πολίτες που απασχολούνται στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα και έπειτα ακολούθησαν οι ελεύθεροι επαγγελματίες.

Περιοχή κατοικίας



Εικόνα 2-8: Κατανομή με βάση την περιοχή κατοικίας

Από το διάγραμμα γίνεται αντιληπτό πως το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε κυρίως από κατοίκους της πόλης του Πολυκάστρου.

✚ Αξιολόγηση οράματος

Για την αξιολόγηση του οράματος, παρουσιάστηκε αρχικά το όραμα:

«Ο **Δήμος Παιονίας** σε στενή συνεργασία με τους πολίτες και τους φορείς της τοπικής κοινωνίας στοχεύει μέσω του **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**, να σχεδιάσει ένα μελλοντικό σύστημα κινητικότητας που θα εξυπηρετεί με τρόπο **βιώσιμο** και **αποτελεσματικό** τις καθημερινές μετακινήσεις **όλων** των πολιτών, **παρέχοντας ίσες ευκαιρίες κοινωνικής συμμετοχής** και **εξασφαλίζοντας τις απαραίτητες συνθήκες για την ανάπτυξη του τόπου**, αναβαθμίζοντας την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος και κατά συνέπεια την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Και στη συνέχεια ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί επί αυτού:

Ποια είναι η άποψή σας για το όραμα του ΣΒΑΚ;

Οι τοποθετήσεις των πολιτών ήταν:

- Στα λόγια όλα είναι εύκολα στην πράξη θα φανεί το όραμα
- Απαραίτητο
- Θετική

- Απαραίτητο και ευελπιστώ να υλοποιηθεί πολύ σύντομα
- Επιτακτική ανάγκη υλοποίησης του έργου
- Είναι προς τη σωστή κατεύθυνση
- Αν υπάρχει και η πολιτική βούληση και εφαρμοστεί μόνο καλό μπορεί να προκύψει
- Ωραίο αλλά μεγάλο
- Το αστικό περιβάλλον είναι πολύ μικρό στον Δήμο. οι οικισμοί είναι πολλοί και μακριά μεταξύ τους. πως να προωθηθούν βιώσιμες λύσεις μετακίνησης σε αυτές τις συνθήκες;
- Το όραμα είναι ωραίο και προς στη σωστή κατεύθυνση. Στην πράξη να δούμε πως θα υλοποιηθεί
- Μια χαρά είναι και καλύπτει όλους τους τομείς
- Είναι μια καλή αρχή.
- Αρχικά η παιδεία έχει τον πρώτο ρόλο για να πάει μπροστά η κοινωνία .
- Η κάθε προσπάθεια για βελτίωση ποιότητας ζωής των κατοίκων ενός δήμου είναι πολύ καλή.
- Πρόκειται για μια προοδευτική και χρήσιμη, για τον τόπο μας, κίνηση, η οποία χρήζει πραγμάτωσης και όχι να εμμείνει στη θεωρία.
- Πρέπει να υπάρχει δημόσια συγκοινωνία που να καλύπτει με αξιόπιστο τρόπο τις καθημερινές ανάγκες ανάμεσα στους διάφορους πόλους ζήτησης μετακινήσεων.
- Σημαντική για την εξέλιξη και πρόοδο των υπηρεσιών που θα προσφέρει ο δήμος

Αξιολόγηση Σεναρίων

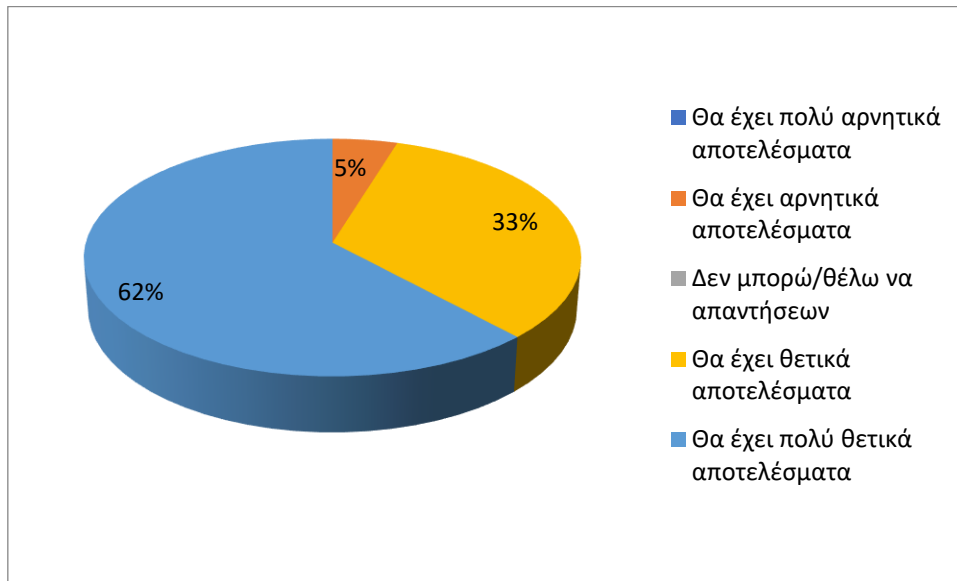
Αξιολόγηση Σεναρίου Α

Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Α παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Περιγραφή του σεναρίου και των στοιχείων στα οποία αναφέρεται.
2. Περιγραφή ενδεικτικών μέτρων στα οποία θα δοθεί έμφαση.
3. Εκτιμήσεις για το κόστος και τον χρόνο υλοποίησης και της συμβολής στην βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας.

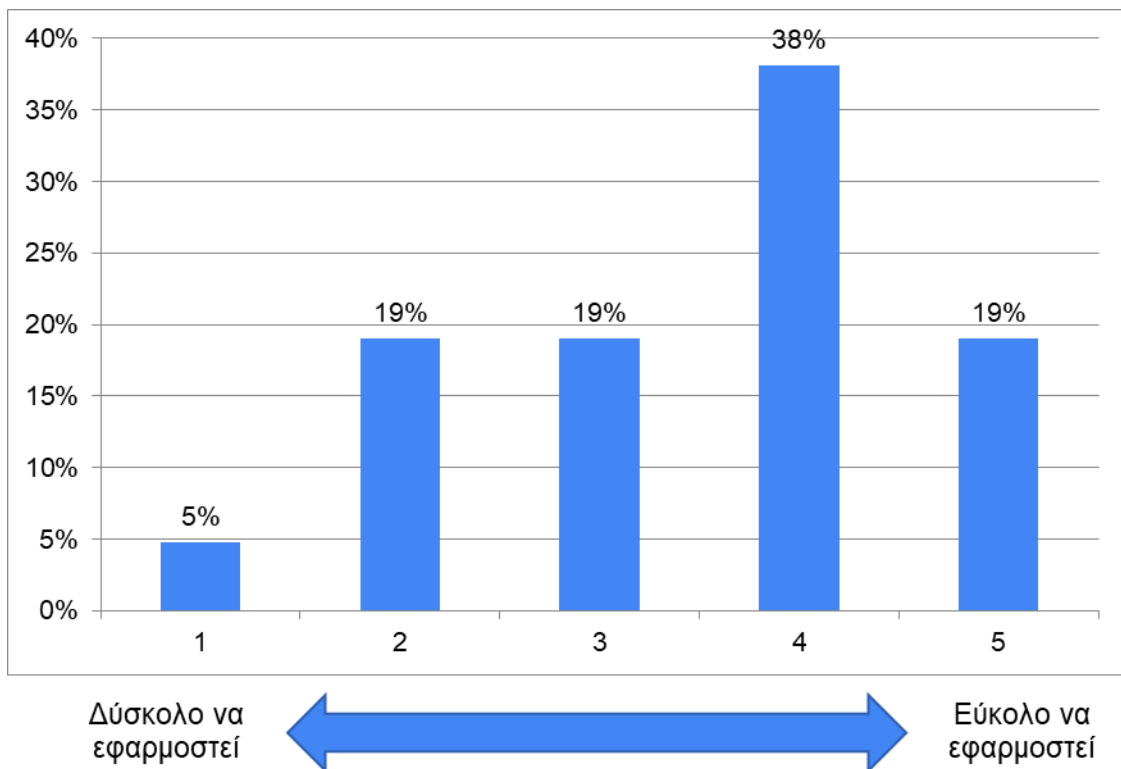
Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ, πέρα από τις βασικές ανάγκες, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Α, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στο Δήμο μας;



Εικόνα 2-9: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου στην πόλη

Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το σενάριο Α στην πόλη σας;



Εικόνα 2-10: Ευκολία εφαρμογής του σεναρίου Α στην πόλη

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του σεναρίου Α. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Α

- Απαραίτητο
- Θα μπορούσε να γίνει και επέκταση και στις τοπικές κοινότητες, βελτιώνοντας με αυτόν τον τρόπο τις συνθήκες για τα παιδιά και τις οικογένειες αυτών κάνοντας τις πιο ασφαλές.
- Δε νομίζω πως το πρόβλημα είναι τα πεζοδρόμια και οι πεζοδρόμοι. Μια ενδεχόμενη διαπλάτυνση τους θεωρώ πως θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην καθημερινή μετακίνηση των πολιτών. Όπως επίσης πιστεύω πως στην περιοχή μας θα είναι δυσλειτουργική η δέσμευση χώρου για ποδηλατόδρομους, τουλάχιστον στο μεγαλύτερο μέρος της.
- Έτος 2022 έπρεπε να είχαν ήδη γίνει περιφερειακά
- Θα πρέπει να είναι η βάση του συστήματος
- Το μέγεθος της πόλης είναι ιδανικό γι' αυτήν την προσέγγιση
- Η κυκλοφορία αυτοκινήτων στους μεγάλους οικισμούς γίνεται πολύ λίγες ώρες της ημέρας. όλες τις υπόλοιπες ώρες οι δρόμοι είναι άδειοι με αποτέλεσμα οι πεζοί και τα ποδήλατα να τους χρησιμοποιούν αφοβα. Το πρόβλημα είναι με τους μικρούς απομακρυσμένους οικισμούς που εξαρτώνται από του μεγάλους οικισμούς (π.χ. για σχολεία, αστυνομία, κλπ). Αυτές οι μετακινήσεις δεν μπορούν εύκολα να γίνουν με τα πόδια ή το ποδήλατο.
- Κατάλληλο μιας και οι αποστάσεις είναι πολύ μικρές
- Δεν υπάρχει πλαίσιο παιδείας για την ανάπτυξη του Σεναρίου Α . Οι δημότες δρουν με γνώμονα το ΕΓΩ τους και όχι το κοινό καλό.
- "Οποιαδήποτε πρόταση αλλαγής του σεναρίου Α βρίσκει ωφελούμενο τον Δημότη Παιονίας!
- Όποια αλλαγή, θα είναι καλή...
- Θα είναι εύκολη η προσαρμογή σε ήπιας μορφής μετακινήσεις κυρίως στους οικισμούς που εμφανίζουν ήπιο ανάγλυφο.
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίου της Μ. Αλεξάνδρου και κατασκευή ποδηλατοδρόμου με θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων.
- Πολύ σημαντικό γτ λείπει κάτι ανάλογο στον δήμο μας

Οι πολίτες της πόλης της εκτιμούν σε ποσοστό 33% πως θα έχει θετικά αποτελέσματα και το 62% πολύ θετικά αποτελέσματα. Σημειώνεται και ένα ποσοστό της τάξεως του 5% θεωρεί πως θα έχει αρνητικό αντίκτυπο.

Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 24% θεωρεί πως είναι από πολύ έως λίγο δύσκολο να εφαρμοστεί, γεγονός που οφείλεται, όπως φαίνεται και από τα σχόλια, στην έλλειψη σχετικής κουλτούρας των πολιτών και στην καταπάτηση των σχετικών ρυθμίσεων και διατάξεων. Από την άλλη το 57% πιστεύει πως υπάρχει σχετική ευκολία στην εφαρμογή ανάλογων μέτρων.

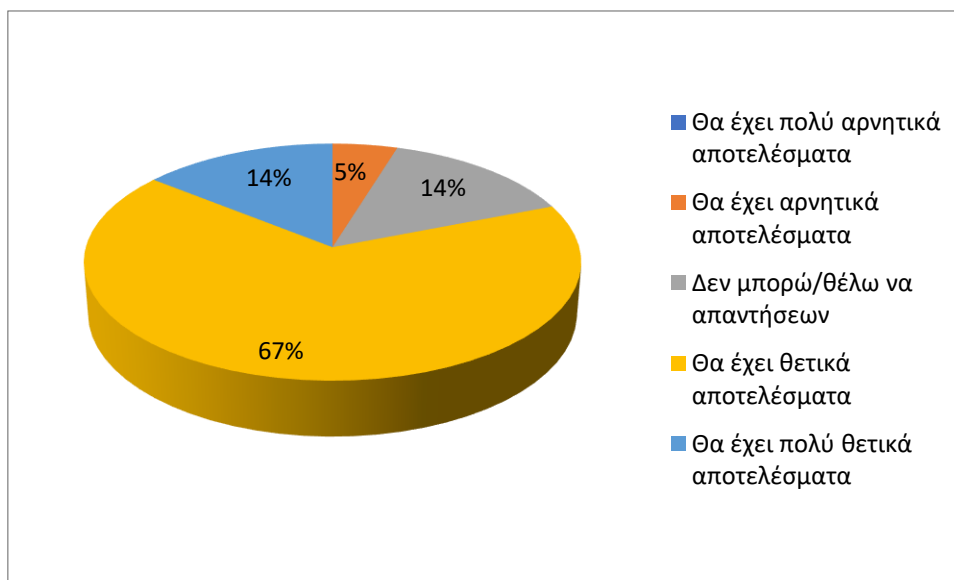
Αξιολόγηση Σεναρίου Β

Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Β παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Περιγραφή του σεναρίου και των στοιχείων στα οποία αναφέρεται
2. Περιγραφή ενδεικτικών μέτρων στα οποία θα δοθεί έμφαση
3. Εκτιμήσεις για το κόστος και τον χρόνο υλοποίησης και της συμβολής στην βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας

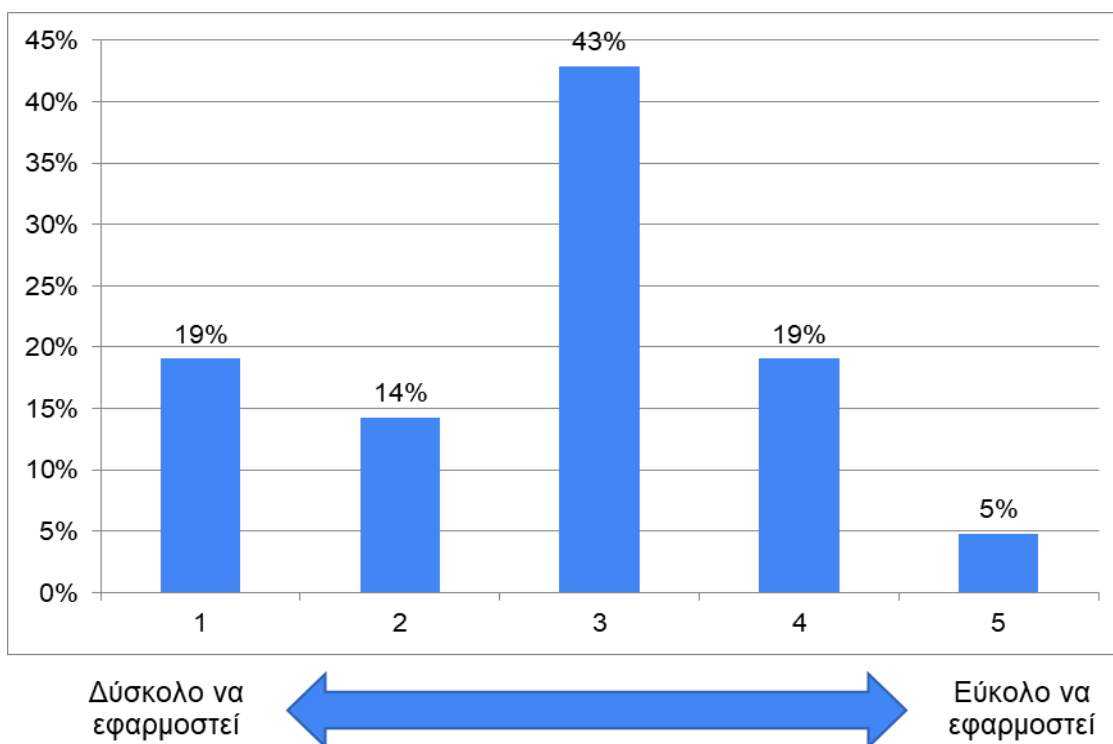
Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ, πέρα από τις βασικές ανάγκες, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Β, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στο Δήμο μας;



Εικόνα 2-11: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου στην πόλη

Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το σενάριο Β στην πόλη σας;



Εικόνα 2-12: Ευκολία εφαρμογής του σεναρίου Β στην πόλη

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του σεναρίου Β. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Β

Είναι πολύ ουτοπικό σενάριο για τον Δήμο.

- Απαραίτητο
- Όταν εφαρμοστούν δεν θα υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση και οι δρόμοι θα είναι πιο ασφαλείς καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας ακόμα και της νύχτας.
- Πολλά τα κενά στον τρόπο υλοποίησης του σεναρίου αυτού. Δεν νομίζω πως θα εξυπηρετήσει τους πολίτες άμεσα στην καθημερινότητά τους.
- χρήσιμο αλλά όχι προτεραιότητα
- Προτιμώ το Α που είναι πιο κοντά στις ανάγκες μας
- Λίγο υπερβολικό για την περιοχή μας
- Το σενάριο αυτό δεν είναι ρεαλιστικό. Η εγκατάσταση των εν λόγω συστημάτων είναι άσκοπη χρηματοοικονομικά καθώς τα προβλήματα που λύνει έχουν μικρή διάρκεια μέσα στην μέρα. Οι κάτοικοι του Δήμου μας αποτελούν άτομα με περιορισμένη εξοικείωση με τα τεχνολογικά μέσα και η ενσωμάτωση τέτοιων υπηρεσιών ενδέχεται να αποτύχει.
- Όχι τόσο απαραίτητο
- Ωραίο ακούγεται αλλά δεν είναι αυτό που ταιριάζει στο Πολύκαστρο
- Έχει να κάνει με την δραστικότητα και την θέσπιση μέτρων για αποτροπή, δηλαδή ενάντια του δημότη (από την οπτική αυτού)
- Είναι ένα πρόγραμμα που δεν ταιριάζει στις πόλεις αυτές. Μικρές πόλεις, που με την κίνηση των οχημάτων, τις απαγορεύσεις στάθμευσης στο κέντρο τους, και την έντονη αστυνόμευση για κυκλοφοριακή ρύθμιση (αντί για την ασφάλεια των πολιτών) νομίζω πως θα φέρει αντίθετα αποτελέσματα.
- Θα είναι σχετικά δύσκολη η προσαρμογή των χρηστών στις νέες συνθήκες λειτουργίας του δικτύου.
- Το πρόβλημα αυτό αφορά την Μ. Αλεξάνδρου μόνο και οφείλεται αποκλειστικά στα διπλό-παρκαρισμένα οχήματα.
- Πρέπει να γίνουν χώροι στάθμευσης

Οι πολίτες της πόλης της εκτιμούν σε ποσοστό 5% πως θα έχει αρνητικά αποτελέσματα το οποίο πιθανόν να οφείλεται στο ότι δίνει προτεραιότητα στη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Από την άλλη το 67% θεωρεί πως οι επιπτώσεις θα είναι θετικές. Αξίζει να σημειωθεί πως συγκριτικά με το προηγούμενο σενάριο το πολύ θετικό αντίκτυπο είναι μόλις 14% εν αντιθέσει με το 62%

Όσον αφορά την ευκολία εφαρμογής το 33% θεωρεί πως είναι από πολύ έως λίγο δύσκολο να εφαρμοστεί. Μόλις το 24% πιστεύει πως υπάρχει σχετική ευκολία στην εφαρμογή του, καθώς δεν θεωρούν που ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων.

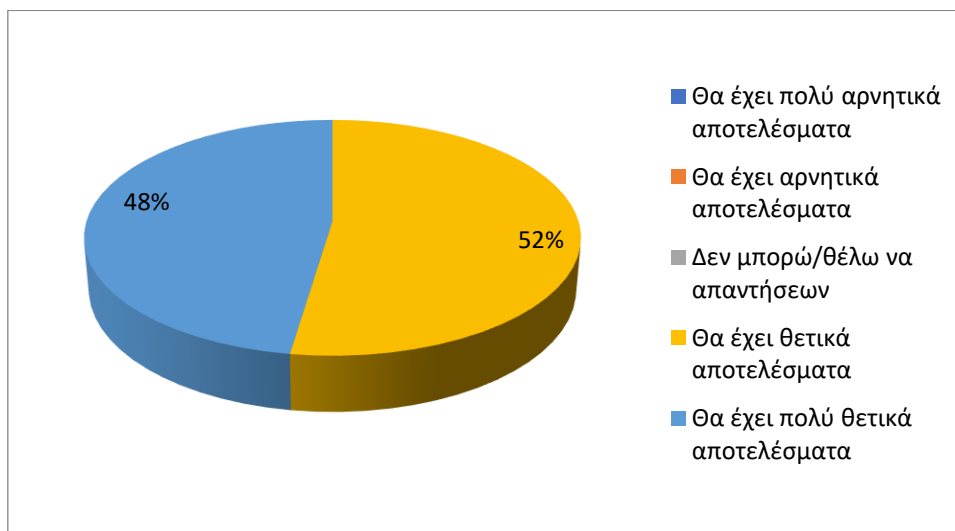
Αξιολόγηση Σεναρίου Γ

Για την αξιολόγηση του Σεναρίου Γ παρουσιάστηκε η καρτέλα με τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Περιγραφή του σεναρίου και των στοιχείων στα οποία αναφέρεται
2. Περιγραφή ενδεικτικών μέτρων στα οποία θα δοθεί έμφαση
3. Εκτιμήσεις για το κόστος και τον χρόνο υλοποίησης και της συμβολής στην βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας

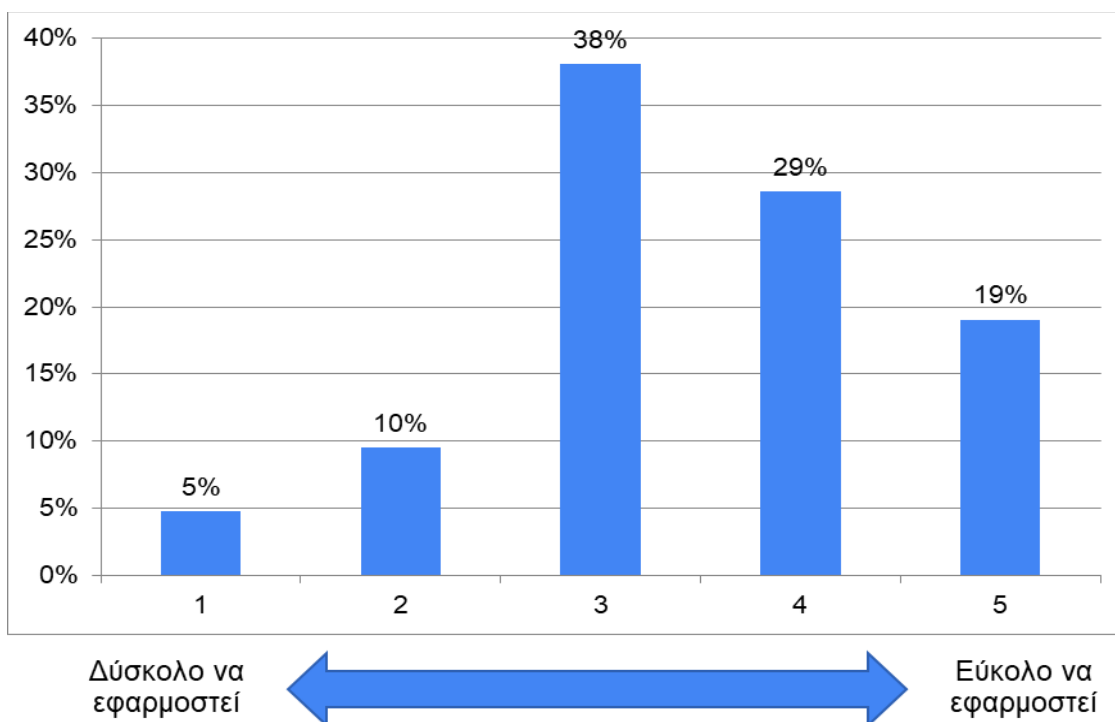
Ο ερωτώμενος κλήθηκε να τοποθετηθεί σχετικά με τον βαθμό αποτελεσματικότητας του σεναρίου στην περιοχή παρέμβασης και τον βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας του σεναρίου να υλοποιηθεί.

Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ, πέρα από τις βασικές ανάγκες, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Γ, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στο Δήμο μας;



Εικόνα 2-13: Εκτίμηση των αποτελεσμάτων του Σεναρίου στην πόλη

Πόσο εύκολο θεωρείται να εφαρμοστεί το σενάριο Β στην πόλη σας;



Εικόνα 2-14: Ευκολία εφαρμογής του σεναρίου Γ στην πόλη

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην βελτίωση του σεναρίου Γ. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Γ

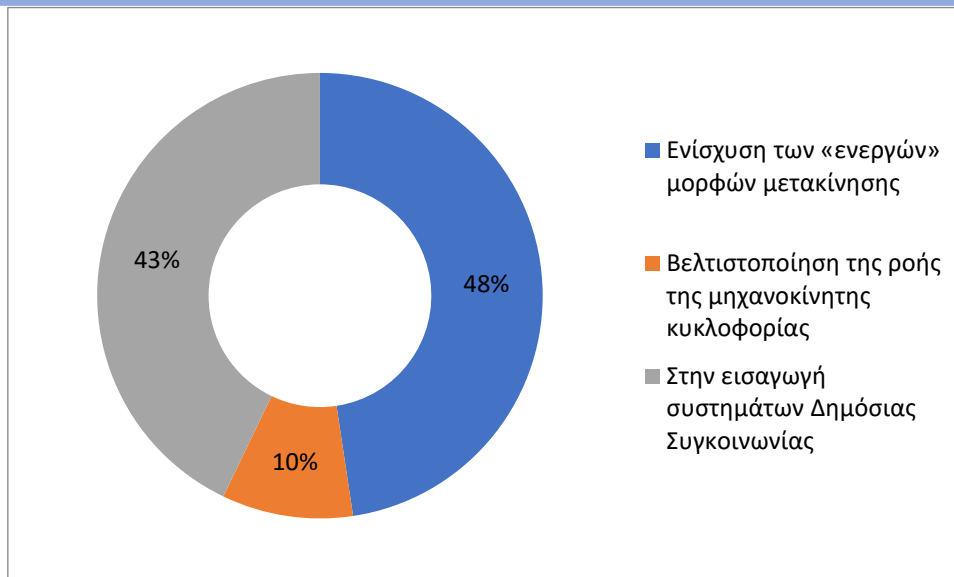
- *Απαραίτητο*
- *Θα πρέπει να εφαρμοστεί και στις τοπικές κοινότητες στα χωριά όπου θα μεταφέρει τους κατοίκους που δεν διαμένουν σε μια από 3 μεγάλες πόλεις του Δήμου και έτσι θα αυξηθεί η κινητικότητα στην τοπική αγορά, θα μειωθεί η ρύπανση του περιβάλλοντος και θα βοηθήσει στην ανάπτυξη και στην αύξηση του τοπικού πληθυσμού στα χωριά.*
- *"Από τα τρία σενάρια αυτό θεωρώ το πλέον κατάλληλο για την περιοχή μας. Με μικρές αλλαγές θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν οι πολίτες με ό,τι μέσο μετακίνησης χρησιμοποιούν.*
- *Είναι μεγάλη η έλλειψη της αστικής συγκοινωνίας εδώ και χρόνια. Θεωρώ πολύ καλή την κίνηση αυτή."*
- *Επιτακτική ανάγκη για την υλοποίηση του σεναρίου Γ*
- *Καλό ιδιαίτερα για τους απομονωμένους οικισμούς*
- *αρκετά χρήσιμη προσέγγιση*
- *Καλό και αυτό αλλά πολύ υπερβολικό για μια πόλη σαν την δική μας. ίσως αν ήταν σε συνδυασμό με τ άλλα δύο αλλά σε μικρότερο βαθμό*
- *Καλή λύση που προσεγγίζει καλύτερα τις ανάγκες των μικρών οικισμών καθώς και την επικοινωνία των μεγάλων οικισμών μεταξύ τους.*
- *2ο πιο κατάλληλο ιδιαίτερα για τους μικρούς οικισμούς*
- *Καλό και αυτό αλλά όχι προτεραιότητα. Το Α είναι καλύτερο*
- *Η αστυνόμευση και πινακίδες μόνο δεν φέρνει αποτελέσματα.*
- *Κάθε πρόταση σκέψη για βελτίωση της ποιότητας της ζωής των δημοτών φέρνει θετικά αποτελέσματα για το κοινό καλό.*
- *Θα βοηθηθούν τα απομακρυσμένα χωριά*

Για το συγκεκριμένο σενάριο υπάρχουν μόνο θετικές απόψεις από τους πολίτες καθώς θεωρούν πως μόνο οφέλη μπορεί να φέρει. Εξίσου θετική είναι άποψη τους σχετικά με την ευκολία εφαρμογής καθώς το 48% θεωρεί υπάρχει σχετική ευκολία στην εφαρμογή του και ότι θα βοηθούσε σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των απομακρυσμένων οικισμών.

Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας

Στην τελευταία ενότητα της ηλεκτρονικής φόρμας, ο ερωτώμενος καλείτε να επιλέξει μεταξύ των προτεινόμενων σεναρίων κινητικότητας που αξιολόγησε στις προηγούμενες ενότητες. Τα αποτελέσματα για την επιλογή επικρατέστερου σεναρίου παρουσιάζονται στην συνέχεια.

Ως πολίτης που μετακινείστε και αλληλεπιδρά στο Δήμο Παιονίας, θα ήθελα στα επόμενα έτη να αναπτύξει ένα σύστημα μετακινήσεων με έμφαση :



Εικόνα 2-15: Ποσοστιαία προτίμηση σεναρίου από τους ερωτώμενους

Η διαδικτυακή διαβούλευση για την ανάδειξη του μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για το ΣΒΑΚ της πόλης του Πολυκάστρου ανέδειξε την προτίμηση των πολιτών στο Σενάριο Α, που δίνει προτεραιότητα στις «ενεργές» μορφές μετακίνησης με ποσοστό 48% και έπειτα σε κοντινή απόσταση ακολούθησε το σενάριο εισαγωγής συστημάτων δημόσιας συγκοινωνίας.

Οι ερωτώμενοι είχαν την ευκαιρία να συμβάλουν με τις παρατηρήσεις τους στην τελική επιλογή του σεναρίου. Οι παρατηρήσεις τους συνοψίζονται παρακάτω χωρίς επεξεργασία από την ομάδα έργου.

«Αφού επιλέξατε το επιθυμητό για εσάς σενάριο, μπορείτε να προσθέσετε σε αυτό και άλλα στοιχεία που θεωρείτε σημαντικά και θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων της πόλης. Με τον τρόπο αυτό θα διαμορφώσετε το ιδανικό κατά την άποψή σας μελλοντικό σενάριο.»

- Αποκλειστικό ποδηλατόδρομο που θα συνδέει Αξιούπολη με Πολύκαστρο
- Τακτική συγκοινωνία από τους οικισμούς στην έδρα του Δήμου.
- Ανάπτυξη πεζόδρομων σε συσχέτιση με την πράσινη ιδεολογία.
- Ποδηλατόδρομοι (μορφολογικά ευνοεί)
- Αποσυμφόρηση των κεντρικών οδών από διπλοπαρκαρισμένα.

Τελική διαμόρφωση σεναρίου κινητικότητας

Από τη διαδικασία της διαδικτυακής διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία των τριών μελλοντικών σεναρίων προκύπτει πως το τελικό σενάριο που συγκεντρώνει πλειοψηφικά την προτίμηση των πολιτών είναι το σενάριο Α που προβλέπει:

«Έμφαση στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης μέσω της ενίσχυσης των «ενεργών» μορφών μετακίνησης φροντίζοντας για:

- **ανάπτυξη δικτύων ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων**

- μείωση των ορίων ταχύτητας και εισαγωγή της έννοιας των γειτονιών «χαμηλής έντασης»
- αύξηση της προσβασιμότητας

Παράλληλα μελετώντας το σύνολο των τοποθετήσεων - παρατηρήσεων των πολιτών και επιχειρώντας την ενσωμάτωσή τους στο εν λόγω σενάριο προκύπτει η παρακάτω διαμόρφωση για το προτιμητέο μελλοντικό σενάριο κινητικότητας:

«Έμφαση στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης μέσω της ενίσχυσης των «ενεργών» μορφών μετακίνησης φροντίζοντας για:

- ανάπτυξη δικτύων ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων
- μείωση των ορίων ταχύτητας και εισαγωγή της έννοιας των γειτονιών «χαμηλής έντασης»
- αύξηση της προσβασιμότητας

και προνοώντας παράλληλα για:

- ✓ αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης
- ✓ εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας στο σύνολο του δικτύου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ερωτηματολόγιο Διαδικτυακής Διαβούλευσης Σεναρίων

Διαμορφώνοντας το μέλλον της κινητικότητας στο Δήμο Παιονίας

* Απαιτείται

Οι πολίτες στο επίκεντρο του σχεδιασμού!

Στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Παιονίας, ο Δήμος μας απευθύνει κάλεσμα στους πολίτες για ενεργή συμμετοχή στο σχεδιασμό του μελλοντικού συστήματος μετακινήσεων της πόλης μέσω της συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου για την ανάδειξη του ιδανικού σεναρίου κινητικότητας.

Μέσω της συγκεκριμένης έρευνας, δίνεται η ευκαιρία στους πολίτες να επιλέξουν το σενάριο το οποίο θεωρούν καταλληλότερο να αποτελέσει τη βάση της μελλοντικής εξέλιξης του Δήμου μας στην επόμενη δεκαετία.

Αυτό που απαιτείται είναι λίγα λεπτά από τον χρόνο σας για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, το οποίο θα συμβάλει στην αποτελεσματική εκπόνηση του ΣΒΑΚ.



**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Παιονίας**

εξυπνοδιαμορφώνοντας την επόμενη μέρα στις μετακινήσεις

Το ΣΒΑΚ θα διαμορφώσει το πλαίσιο του μελλοντικού σχεδιασμού του συστήματος κινητικότητας του Δήμου μας

Διαδικτυακή Δημοσκόπηση Ανάδειξης Ιδανικού Σεναρίου Κινητικότητας

Όραμα
ΣΒΑΚ
Δήμου
Παιονίας

Ένα από τα βασικά συστατικά της επιτυχούς εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ, αποτελεί η ανάπτυξη οράματος, το οποίο θα αντικατοπτρίζει τη φιλοσοφία των Διοικητικών Αρχών, του Δικτύου Εμπλεκόμενων Φορέων και των πολιτών όσον αφορά την υιοθέτηση και εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο σχεδιασμό του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης.

Για την ανάπτυξη του οράματος για την κινητικότητα του ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας, η ομάδα έργου του αναδόχου σε συνεργασία με τη Δημοτική Αρχή:

- αφού πραγματοποίησε τις απαιτούμενες έρευνες και αυτοψίες στην πόλη για την ανάλυση του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας και τον προσδιορισμό των σημαντικότερων προβλημάτων και αδυναμιών του, σε πρώτη φάση διαμόρφωσε τους άξονες στρατηγικής που θα αποτελέσουν τους πυλώνες για την ανάπτυξη του οράματος για την κινητικότητα
- στη συνέχεια, και για την υποστήριξη της διαδικασίας, διοργάνωσε την Α' θεματική διαβούλευση που είχε ως στόχο οι φορείς που ζουν και δραστηριοποιούνται στην πόλη να επισημάνουν τις αδυναμίες και προβλήματα που αυτοί εντοπίζουν στην πόλη μέσα από την καθημερινή τους λειτουργία και
- τέλος αποδελτίωσε τις κατηγορίες προβλημάτων που αναδείχτηκαν μέσα από τις αναλύσεις και τις διαδικασίες των διαβουλεύσεων – διαδικτυακών και διαδραστικών εργαστηρίων – μεταξύ των οποίων τα κυριότερα αφορούσαν την παντελή έλλειψη υποδομών για την εξυπηρέτηση ατόμων με κινητικά προβλήματα, την επικινδυνότητα αρκετών οδικών τμημάτων λόγω της υψηλής ταχύτητας των Ι.Χ. και της έλλειψης κατάλληλων διαβάσεων, την απουσία κατάλληλης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης και τη διαχείριση της στάθμευσης.

Λαμβάνοντας όλα τα παραπάνω, διαμορφώθηκε το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας, το οποίο συνοψίζεται στις παρακάτω γραμμές:

«Ο Δήμος Παιονίας σε στενή συνεργασία με τους πολίτες και τους φορείς της τοπικής κοινωνίας στοχεύει μέσω του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, να σχεδιάσει ένα μελλοντικό σύστημα κινητικότητας που θα εξυπηρετεί με τρόπο βιώσιμο και αποτελεσματικό τις καθημερινές μετακινήσεις όλων των πολιτών, παρέχοντας ίσες ευκαιρίες κοινωνικής συμμετοχής και εξασφαλίζοντας τις απαραίτητες συνθήκες για την ανάπτυξη του τόπου, αναβαθμίζοντας την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος και κατά συνέπεια την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

1. Ποια είναι η άποψή σας για το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Παιονίας;

Ανάδειξη
 Ιδανικού
 Σεναρίου
 Κινητικότητας

Η διαδικασία επιλογής έχει δύο βήματα:

- 1) Παρουσίαση των τριών σεναρίων κινητικότητας - Ο κάθε πολίτης αξιολογεί ποιοτικά κατά πόσο μπορεί να εφαρμοστεί το εξεταζόμενο σενάριο στο Δήμο μας και τι αποτελέσματα θα φέρει εάν εφαρμοστεί
- 2) Σύγκριση των χαρακτηριστικών των σεναρίων - Ο κάθε πολίτης επιλέγει το καλύτερο σενάριο κατά την άποψη του και μπορεί να το εμπλουτίσει με περισσότερα χαρακτηριστικά

Σκεφτείτε τα Σενάρια Κινητικότητας σαν φιλοσοφίες σχεδιασμού, κατευθύνσεις ή τομείς εμβάθυνσης πάνω στα οποία θα βασιστεί ο Δήμος προκειμένου να σχεδιάσει τα μέτρα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Τα σενάρια αναδεικνύουν κάποιες κατηγορίες μέτρων τις οποίες οι μελετητές θα προσπαθήσουν να ενσωματώσουν περισσότερο στο σχέδιο, **χωρίς αυτό να συνεπάγεται ότι οι υπόλοιπες κατηγορίες μέτρων δεν θα ενσωματωθούν** ή ότι οι ανάγκες που αναδείχθηκαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης δεν θα αντιμετωπιστούν όλες.

Με άλλα λόγια το σενάριο θα αποτελέσει τον οδηγό στον οποίο θα βασιστεί ο Δήμος προκειμένου να επιλέξει και να σχεδιάσει τα μελλοντικά έργα και ρυθμιστικές διατάξεις στο σύνολο των υποδομών του κοινόχρηστου χώρου της πόλης. Το επικρατέστερο σενάριο θα χρησιμοποιηθεί για τον σχηματισμό ενός προσχεδίου Μέτρων του ΣΒΑΚ, τα οποία θα διαβουλευτούν με τους φορείς και τους πολίτες τους Πύργου σε επόμενη φάση.

Να σημειωθεί πως μέτρα που αφορούν τη διαμόρφωση κατάλληλων συνθηκών για την προσβασιμότητα των οχημάτων έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και τα μέτρα βελτίωσης και αναβάθμισης των συνθηκών οδικής ασφάλειας στα σχολικά συγκροτήματα αποτελούν απαραίτητες συνιστώσες κάθε σεναρίου και για το λόγο αυτό δε γίνεται ξεχωριστή αναφορά σε αυτά.

Σενάριο Α: Έμφαση στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης. Ενίσχυση των «ενεργών» μορφών μετακίνησης. Ανάπτυξη δικτύων ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων. Μείωση των ορίων ταχύτητας και εισαγωγή της έννοιας των γειτονιών «χαμηλής έντασης» Αύξηση της προσβασιμότητας



Το Πολύκαστρο αλλά και η Αξιούπολη και η Γουμένισσα λόγω του μεγέθους τους και της έκτασης τους ενδεικνύονται για την ανάπτυξη «ενεργών» τρόπων μετακίνησης. Γενικά παρατηρείται μια συγκέντρωση εμπορικών χρήσεων και υπηρεσιών στο κέντρο των οικισμών. Οι αποστάσεις είναι ιδανικές για την χρήση ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Κρίσιμη παράμετρος για την επιτυχία του συγκεκριμένου σεναρίου είναι η σύνδεση των χρήσεων γης (κατοικία – σχολεία – υπηρεσίες- εμπορικές χρήσεις – αθλητικές εγκαταστάσεις – δομές υγείας) με δίκτυα ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων ή ακόμα και με οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Παραδείγματα μέτρων και παρεμβάσεων συμβατών με τους σκοπούς και τις στοχεύσεις του σεναρίου:

1. Ανακατανομή του χώρου των οδών ανάλογα με τις χρήσεις γης που εξυπηρετούνται. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε εμπορικές οδούς και σε περιοχές γύρω από σχολεία
2. Παρεμβάσεις αναβάθμισης του επιπέδου προσβασιμότητας σε διαβάσεις, πεζοδρόμια και γενικότερα στους Δημόσιους και κοινόχρηστους χώρους
3. Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων με έμφαση στην σύνδεση λειτουργικών χρήσεων γης
4. Ανάπτυξη υποστηρικτικών υποδομών για την χρήση του ποδηλάτου (υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων,
5. Ανάπτυξη δικτύου πεζοδρόμων με έμφαση στην σύνδεση λειτουργικών χρήσεων γης
6. Μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας
7. Δημιουργία γειτονιών «χαμηλής έντασης» κυκλοφορίας
8. Δημιουργία Σχολικών Δακτυλίων. Πρόκειται για δέσμες παρεμβάσεων γύρω από σχολεία που έχουν σαν κύριο στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας γύρω από τις σχολικές μονάδες
9. Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για την προώθηση των «ενεργών» τρόπων μετακίνησης
10. Παρουσίαση εναλλακτικών τρόπων φορτοεκφόρτωσης

2. Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ, πέρα από τις βασικές ανάγκες, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Α, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στο Δήμο μας; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Θα έχει πολύ αρνητικά αποτελέσματα
- Θα έχει αρνητικά αποτελέσματα
- Θα έχει θετικά αποτελέσματα
- Θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα
- Δεν μπορώ/θέλω να απαντήσω

3. Πόσο εύκολο θεωρείτε να εφαρμοστεί το Σενάριο Α στο Δήμο μας *

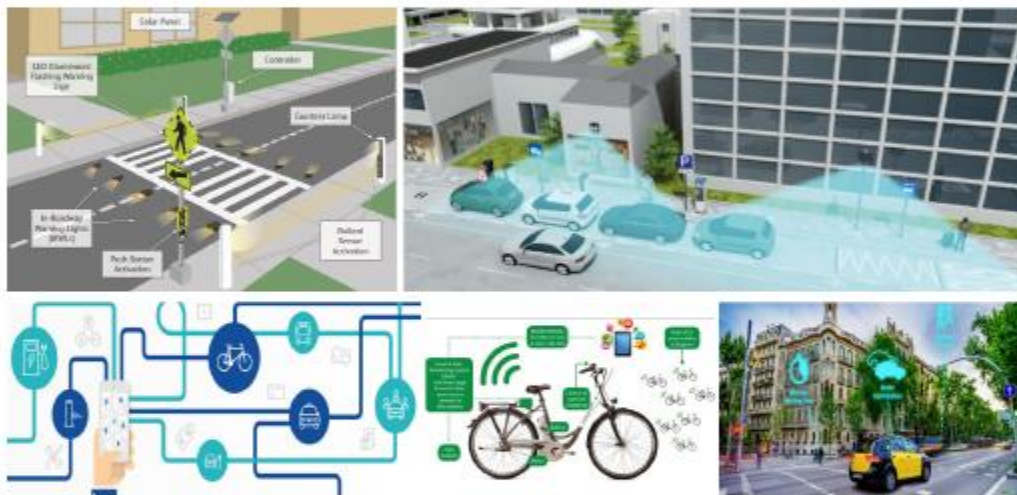
Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Δύσκολα θα εφαρμοστεί Εύκολα θα εφαρμοστεί

4. Πείτε μας τις σκέψεις σας για το Σενάριο Α;

Σενάριο Β: Έμφαση στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης και στους ενεργούς τρόπους μετακίνησης, αλλά με παράλληλη βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με χρήση έξυπνων συστημάτων διαχείρισης, οργάνωσης και αστυνόμευσης της κυκλοφορίας.



Στο Σενάριο Β διατηρούνται τα μέτρα για την ενίσχυση των «ενεργών» τρόπων μετακίνησης δεν δίνεται όμως τόσο έμφαση στην αποτροπή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας προς τις κεντρικές περιοχές. Γίνεται προσπάθεια, με την εισαγωγή έξυπνων συστημάτων, να βελτιστοποιηθεί η διαχείριση και η αστυνόμευση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης οχημάτων. Τα πρόσθετα μέτρα και δράσεις που προτείνονται είναι:

1. Εισαγωγή συστήματος έξυπνης ελεγχόμενης στάθμευσης με την εφαρμογή αντίστοιχης πολιτικής στάθμευσης
2. Αστυνόμευση και αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων με χρήση καμερών από την τροχαία
3. Παροχή πληροφορίας σχετικά με τον χρόνο και το κόστος χρήσης ανά μέσο για συγκεκριμένες διαδρομές έτσι οι πολίτες να έχουν την πραγματική εικόνα του κόστους των επιλογών τους.
4. Υιοθέτηση κανονισμού φορτοεκφόρτωσης
5. Δυναμική σηματοδότηση, πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων κλπ

5. Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ, πέρα από τις βασικές ανάγκες, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Β, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στο Δήμο μας; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Θα έχει πολύ αρνητικά αποτελέσματα
- Θα έχει αρνητικά αποτελέσματα
- Θα έχει θετικά αποτελέσματα
- Θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα
- Δεν μπορώ/θέλω να απαντήσω

6. Πόσο εύκολο θεωρείτε να εφαρμοστεί το Σενάριο Β στο Δήμο μας; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

	1	2	3	4	5	
Δύσκολα θα εφαρμοστεί	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Εύκολα θα εφαρμοστεί

7. Πείτε μας τις σκέψεις σας για το Σενάριο Β;

Σενάριο Γ: Έμφαση στην εισαγωγή συστημάτων Δημόσιας Συγκοινωνίας κατάλληλων για τις ιδιαιτερότητες της περιοχής (συστήματα **DRT Demand Responsive Transport**, ευέλικτα συστήματα μεταφορών ανταποκρινόμενα στη ζήτηση) για την μετακίνηση προσώπων μεταξύ των οικισμών και παράλληλη εισαγωγή έξυπνων συστημάτων διαχείρισης, οργάνωσης και αστυνόμευσης της κυκλοφορίας.



Ο πυρήνας αυτού του σεναρίου είναι η δημιουργία ενός συστήματος DRT για την μετακίνηση των κατοίκων μεταξύ των οικισμών και κυρίως για την μετακίνηση των κατοίκων των περιφερειακών οικισμών προς τους κεντρικούς οικισμούς του Δήμου. Τέτοιου τύπου συστήματα δημοσίων συγκοινωνιών συνίστανται για περιοχές με χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού. Η εξέταση των χαρακτηριστικών ενός τέτοιου συστήματος για τις τοπικές συνθήκες του Δήμου Παιονίας αποτελεί βασικό τμήμα του υπό εξέταση σεναρίου. Η βασική λειτουργία του συστήματος είναι η λήψη του αιτήματος μετακίνησης και η εξυπηρέτηση πόρτα – πόρτα, εντός ενός εύλογου χρονικού διαστήματος που καθορίζεται εκ των προτέρων. Είναι πιθανόν για την πιο εύρυθμη λειτουργία του συστήματος να επιλεγθούν ορισμένες στάσεις προσθέτοντας έτσι κάποιον χρόνο περπατήματος για τον εξυπηρετούμενο π.χ. 250 μέτρα, 3 λεπτά χρόνος περπατήματος αλλά βελτιώνοντας τον χρόνο απόκρισης του συνολικού συστήματος.

Οι παράλληλες δράσεις και παρεμβάσεις του σεναρίου περιλαμβάνουν:

1. Εισαγωγή συστήματος έξυπνης ελεγχόμενης στάθμευσης με την εφαρμογή αντίστοιχης πολιτικής στάθμευσης
2. Αστυνόμευση και αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων με χρήση καμερών από την τροχαία
3. Δυναμική σηματοδότηση, πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων κλπ
4. Αλλαγές σε τοπικές διατομές οδών για την καλύτερη ένταξη του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών
5. Κατάλληλος σχεδιασμός σημείων διεπαφών για την συνδυασμένη χρήση των μέσων π.χ. ποδήλατο και MMM

8. Εάν τα τελικά μέτρα που θα επιλεγούν για το ΣΒΑΚ, πέρα από τις βασικές ανάγκες, σχεδιαστούν σύμφωνα με τις προοπτικές εξέλιξης που περιγράφονται στο Σενάριο Γ, τι αντίκτυπο θεωρείτε πως θα έχει ένα τέτοιο σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στο Δήμο μας; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Θα έχει πολύ αρνητικά αποτελέσματα
 Θα έχει αρνητικά αποτελέσματα
 Θα έχει θετικά αποτελέσματα
 Θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα
 Δεν μπορώ/θέλω να απαντήσω

9. Πόσο εύκολο θεωρείτε να εφαρμοστεί το Σενάριο Γ στο Δήμο μας; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

	1	2	3	4	5	
Δύσκολα θα εφαρμοστεί	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Εύκολα θα εφαρμοστεί

10. Πείτε μας τις σκέψεις σας για το Σενάριο Γ;

Ποιο από τα εξεταζόμενα σενάρια πιστεύετε ότι είναι το καλύτερο για το Δήμο μας;

Προκειμένου οι πολίτες να επιλέξουν το σενάριο κινητικότητας που θεωρούν πως θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής στο Δήμο με τον καλύτερο τρόπο, η ομάδα έργου πραγματοποίησε μια ποιοτική συγκριτική ανάλυση συγκεκριμένων κριτηρίων με σκοπό να γίνουν πιο κατανοητά τα χαρακτηριστικά κάθε σεναρίου.

Ποιοτική σύγκριση αποτελεσμάτων

ΚΡΙΤΗΡΙΟ	ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΤΟΣΕΩΝ									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κόστος										
Σενάριο 1										
Σενάριο 2										
Σενάριο 3										
Χρόνος Υλοποίησης										
Σενάριο 1										
Σενάριο 2										
Σενάριο 3										
Ποιότητα Ζωής										
Σενάριο 1										
Σενάριο 2										
Σενάριο 3										
Υγεία Πολιτών										
Σενάριο 1										
Σενάριο 2										
Σενάριο 3										
Κοινωνική Συνοχή/Ίσες Ευκαιρίες										
Σενάριο 1										
Σενάριο 2										
Σενάριο 3										

11. Ως πολίτης που μετακινείται και αλληλεπιδρά στο Δήμο Παιονίας, θα ήθελα στα επόμενα έτη να αναπτύξει ένα σύστημα μετακινήσεων με έμφαση : *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.



Στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης, μέσω της ενίσχυσης των «ενεργών» μορφών μετακίνησης, την ανάπτυξη δικτύων ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων, τη μείωση των ορίων ταχύτητας και την εισαγωγή της έννοιας των γειτονιών «χαμηλής έντασης» και αύξηση της προσβασιμότητας
 Παράβλεψη και μετάβαση στην ερώτηση 14



Στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης και στους ενεργούς τρόπους μετακίνησης, αλλά με παράλληλη βελτιστοποίηση της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με χρήση έξυπνων συστημάτων διαχείρισης, οργάνωσης και αστυνόμευσης της κυκλοφορίας.
 Παράβλεψη και μετάβαση στην ερώτηση 14



Στην εισαγωγή συστημάτων Δημόσιας Συγκοινωνίας κατάλληλων για τις ιδιαιτερότητες της περιοχής (συστήματα DRT Demand Responsive Transport, ευέλικτα συστήματα μεταφορών ανταποκρινόμενα στη ζήτηση) για την μετακίνηση προσώπων μεταξύ των οικισμών και παράλληλη εισαγωγή έξυπνων συστημάτων διαχείρισης, οργάνωσης



Δεν με εκφράζει κανένα σενάριο

και αστυνόμευσης της κυκλοφορίας.
Παράβλεψη και μετάβαση στην
ερώτηση 14

Σε περίπτωση που δεν προτιμάτε κανένα σενάριο

12. Θα προτιμούσα *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Συνδυασμό /όλων των σεναρίων (καμία έμφαση σε κατηγορίες μέτρων)
- Συνδυασμός των σεναρίων Α & Β
- Συνδυασμός των σεναρίων Α & Γ
- Συνδυασμός των σεναρίων Β & Γ
- Ένα τελείως διαφορετικό σενάριο

13. Πείτε μας το δικό σας σενάριο

Προσθήκες, Βελτιώσεις και αλλαγές

14. Για ποιον / ποιους λόγους επιλέξατε αυτό το σενάριο; (Προαιρετική ερώτηση)

15. Αφού επιλέξατε το επιθυμητό για εσάς σενάριο, μπορείτε να προσθέσετε σε αυτό και άλλα στοιχεία που θεωρείτε σημαντικά και θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων του Δήμου Παιονίας. Με τον τρόπο αυτό θα διαμορφώσετε το ιδανικό κατά την άποψη σας μελλοντικό σενάριο. (Προαιρετική ερώτηση)

16. Φέρνοντας στο μυαλό σας το ιδανικό σύστημα αστικής κινητικότητας μιας πόλης, βαθμολογίστε τη βαρύτητα που έχει για σας κάθε κριτήριο. Όπου 1 μικρή βαρύτητα και 7 πολύ μεγάλη βαρύτητα. (Κάθε κριτήριο θα πρέπει να αντιστοιχίζεται σε διαφορετική τιμή βαρύτητας) *

Na επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	1	2	3	4	5	6	7
Ποιότητα αέρα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Οδική ασφάλεια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προσβασιμότητα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υγεία πολιτών	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αστική ανάπλαση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Νέες τεχνολογίες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αποσυμφόρηση οδών	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17. Φέρνοντας ξανά στο μυαλό σας το ιδανικό σύστημα αστικής κινητικότητας μιας πόλης, βαθμολογείτε τη βαρύτητα που έχει για σας κάθε πεδίο αστικής κινητικότητας. Όπου 1 μικρή βαρύτητα και 7 πολύ μεγάλη βαρύτητα. (Κάθε πεδίο θα πρέπει να αντιστοιχίζεται σε διαφορετική τιμή βαρύτητας) * *

Na επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	1	2	3	4	5	6	7
Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση διαχείρισης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση αστικής συγκοινωνίας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Δημογραφικά Στοιχεία

18. Φύλο

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

Άνδρας

Γυναίκα

19. Ηλικία

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

<18

18-24

25-30

31-40

41-50

51-65

>65

20. Αντικείμενο απασχόλησης

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

Ιδιωτικός υπάλληλος

Δημόσιος υπάλληλος

Ελεύθερος επαγγελματίας

Μαθητής/τρια - Φοιτητής/τρια

Οικιακά

Άνεργος/η

Συνταξιούχος

21. Επίπεδο εκπαίδευσης

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Δημοτικό
- Γυμνάσιο - Λύκειο
- ΤΕΙ - ΙΕΚ - Ιδιωτικό Κολλέγιο
- ΑΕΙ
- Μεταπτυχιακός Τίτλος

22. Συμπληρώνετε το ερωτηματολόγιο ως

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Φορέας της τοπικής κοινωνίας του Δήμου Παιονίας
- Πολίτης *Παράβλεψη και μετάβαση στην ερώτηση 24*

Στοιχεία Φορέα

23. Ποιον φορέα εκπροσωπείτε;

Περιοχή κατοικίας

24. Είστε κάτοικος

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Του Πολυκάστρου
- Της Γουμένισσας
- Της Αξιούπολης
- Του Ευρωπού
- Του Αγίου Πέτρου
- Άλλου οικισμού του Δήμου Παιονίας
- Άλλου Δήμου της περιοχής